№ 10 (750) 13 марта 2013 г.

№ 10 (750)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

13 марта 2013 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Вопросы унификации международного железнодорожного права

Итоги Коллегии Мининфраструктуры

Международный автобусный перевозчик v.s. польский пограничник

Качество морского образования в Украине

ЕООО „БДЖ - грузовые перевозки"

Надежный и стабильный партнер

- Многолетний опыт
- Безупречная коммерческая репутация
- Конкурентные условия перевозок
- Гибкие цены на транспортные услуги
- Экологическая политика
- Индивидуальный подход к каждому клиенту
- Стратегически развитая инфраструктура
- Современное оборудование
- Широкие бизнес-возможности
- Международные перевозки

Болгария, г. София
ул. Ивана Вазова, 3
Тел.: +359 2/ 932 44 32
Факс.: +359 2/ 932 40 30
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg

Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231,
269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva

TRANS RUSSIA

ufi Approved Event

18-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

ТРАНСРОССИЯ

23-26 АПРЕЛЯ 2013
МОСКВА, ВВЦ, павильон №75

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru

Организатор:
ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:
Министерство Транспорта Российской Федерации

Генеральный спонсор:
PLASKE

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДНОМ ЖУРНАЛЕ

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

13 марта 2013 г. № 10 (750)
Издается с 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА 3

Автотранспорт и дороги.....3
Авиация 8
Водный транспорт 14
Железнодорожный транспорт.....20

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ...29

Международное сотрудничество 29
Официальная часть.....33
Государственное регулирование 47
Отраслевое регулирование.....48

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ.....55

Организация перевозок.....55
- Автомобильный транспорт.....55
- Авиационный транспорт.....56
- Водный транспорт.....57
- Железнодорожный транспорт 60

Топливо.....60
Таможня.....62

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ 65

Международный автобусный перевозчик v.s. польский пограничник.....65
Качество морского образования в Украине.....69

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10810.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы,
ул. Чехова, 53, офис 313.
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10807. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
Черкаси, 18010, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова. Випусковий редактор: О. Колосова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2010 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

ЕИБ высоко оценил результаты сотрудничества с "Укравтодором"

На просмотре проектного портфеля ЕИБ, который состоялся 5.03.2013 г., банк отметил высокую эффективность реализации совместного с ЕБРР и "Укравтодором" проекта улучшения состояния дорог на подходах к Киеву. Благодаря сотрудничеству с этими международными финансовыми организациями завершены основные работы по ремонту дороги Киев—Чоп на участке от Киева до Житомира, которая в настоящее время имеет европейский уровень качества дорожного покрытия, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры Украины.

Продолжаются ремонтные работы на автодороге М-07 Киев—Ковель—Ягодин (от 64 км до 30 км), которая является еще одним важным подходом к г. Киеву, а также завершаются тендерные процедуры на восстановление участка дороги Киев—Одесса (от Киева до Белой Церкви). Всего в рамках совместного с ЕИБ и ЕБРР проекта "Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автодорог на подходах к г. Киеву" будет в целом отремонтировано 6 участков основных дорог, ведущих в Киев, а также реализован проект по содержанию автодорог на основе европейского опыта.

Высокую оценку деятельности "Укравтодора" с МФО также дали и представители министерств и ведомств, которые также сотрудничают с МФО в различных секторах, в частности Министерство экономики и торговли отметило эффективность и результативность работы "Укравтодора" в части подготовки проектов и их внедрения.

В выкупе облигаций "Укравтодора" участвовали 4 банка

Госагентство автодорог Украины ("Укравтодор") разместило облигации на сумму 7,28 млрд грн. В выкупе облигаций участвовали Укрэксимбанк, Ощадбанк, Укргазбанк и Дельта Банк, сообщает *Коммерсант-Украина* со ссылкой на замглавы "Укравтодора" В. Галушко. "Размещение облигаций завершено. Из 14 млрд грн. мы разместили 7,28 млрд грн.", — заявил он.

Средства от размещения могут быть использованы в 2013 г., но сначала КМУ должен утвердить перечень объектов финансирования. "Средства планируют направить на Запорожский мост (автомагистраль через Днепр в Запорожье), обходы Днепропетровска, Симферополя, Севастополя, дороги Киев—Днепропетровск, Днепропетровск—Донецк и так далее", — заявил В. Галушко.

В "Укравтодоре" обсудили проблемные вопросы и перспективы развития дорожной отрасли

В "Укравтодоре" проведен круглый стол о состоянии дорог, аварийного ремонта, проблем и перспектив развития отрасли. В обсуждении приняли участие руководство "Укравтодора", специалисты дорожной отрасли, представители общественных организаций. Дорожники заявили, что подавляющее большинство дорог в Украине рассчитано в основном на нагрузку 6 т на ось. Ранее для массового строительства дорог использовали некондиционные материалы, отходы промышленности, каменноугольные дегти и смолы. За 30 лет в 10 раз возросла интенсивность движения, вдвое увеличились осевые нагрузки — до 11,5 т. Иногда фактические нагрузки намного больше нормативных и составляют 13—15 т на ось. На сегодня 90% дорог изношены до критической точки и требуют капремонта. Большинство автодорог не ремонтировались 30—40 лет.

По нормативам ежегодно необходимо ремонтировать капитальным или средним ремонтом 35 тыс. км. За последние 5 лет отремонтировано около 5000 км дорог (в 2009 г. было открыто движение после строительства и ремонта на 93 км дорог, то в 2010 г. — на 973 км, в 2011 г. — на 2007 км, в 2012 г. — на 1601 км). Это современные, качественные дороги, построенные по европейским технологиям. Они будут служить не менее 12—15 лет. Но новых дорог — до 5%. Остальные — старые дороги, которые не подверглись значительному разрушению в зимний период. Разрушения прежде всего возникли из-за большого количества циклов замерзания-оттаивания, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры Украины.

Для безопасности движения и предупреждения развития разрушений начат аварийный ямочный ремонт.

Правительство Украины займется капремонтом Одесской трассы

Об этом заявил Премьер-министр Н. Азаров.

"Нужно заниматься капремонтом Одесской трассы. Это одно из наших основных направлений, которое соединяет нас с портами. Поэтому мы будем заниматься капремонтом одесского направления", — заявил Н. Азаров.

По его словам, после капремонта Одесская трасса будет ничем не хуже дорог, построенных под Евро-2012, в частности трассы Киев—Львов, сообщает пресс-служба КМУ.

К ТЕМЕ.

Н. Азаров отрицает массовое разворовывание средств

Премьер-министр Н. Азаров отрицает массовое разворовывание средств на строительство и ремонт дорог. "Если воруют, то виновные должны нести за это наказание, и они несут. Но упрощать все до предела нельзя", — заявил Н. Азаров.

По словам Премьера, самым простым ответом на вопрос о том, почему дороги в Украине плохие, был бы, что дураки управляют и воруют, сообщает *УГМК.*

Премьер подчеркнул, что нельзя упрощать ситуацию с состоянием дорог, так как для строитель-

ства и ремонта дорог необходим очень большой финансовый ресурс.

Он заявил, что для того, чтобы привести дороги в хорошее состояние, необходимо 60—100 млрд грн. ежегодно.

Расходы на содержание дорог в Севастополе и Ривненской обл.

Служба автодорог в Ривненской обл. по результатам тендера заключила соглашение с ГП "Ривненский облавтодор" на эксплуатационное содержание и текущий ремонт автодорог общего пользования в 2013 г. на 70,00 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

Аналогичное соглашение стоимостью 3,12 млн грн. заключила служба автодорог в Севастополе с ГП "Севастопольский упрдор".

Расходы на содержание дорог на Львовщине и Харьковщине

Служба автодорог в Харьковской обл. по результатам тендера заключила соглашение с ГП "Харьковский облавтодор" на эксплуатационное содержание автодорог общего пользования в 2013 г. стоимостью 320,69 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

Аналогичное соглашение стоимостью 435,10 млн грн. служба автодорог в Львовской обл. заключила с местным облавтодором.

124 млн грн. предусмотрено на содержание и ремонт дорог Харьковской обл.

"123,718 млн грн. предусмотрено госбюджетом т.г. на содержание и ремонт дорог Харьковской обл. В настоящее время происходит процесс распределения этих средств. Так, по г. Харькову перечень объектов на сумму 54,846 млн грн. уже утвержден. На согласовании находятся соответствующие списки по районам области и городам областного значения, речь идет о 32,85 млн грн.", — заявил директор Департамента жилищно-коммунального хозяйства и развития инфраструктуры ОГА Р. Грива.

Также департамент подготовил на основании предложений райгосадминистраций список дорог для проведения капитального и текущего ремонтов на сумму 36,22 млн грн., которые будут выделяться из облбюджета, сообщает *Gortransport.kharkov.ua*.

По словам Р. Гривы, в первую очередь в эти перечни вошли наиболее социально значимые дороги, по которым проходят школьные маршруты, осуществляются пассажирские перевозки, а также дороги, которые после зимы не обеспечивают безопасности движения автотранспорта.

В ямочном ремонте нуждается 17 тыс. кв. м харьковских дорог

Об этом заявил замдиректора Департамента строительства и дорожного хозяйства И. Жданюк. По его словам, проведенные ГАИ в феврале 2013 г. проверки состояния автодорог показали, что на проезжей части возникла значительная ямочность. В наибольшей степени в ямочном ремонте нуждаются те автодороги, которые совмещены с трамвайными путями. Таких совмещенных дорог в Харькове насчитывается 210 км, сообщает *Gortransport.kharkov.ua*.

По словам замдиректора департамента, профильными коммунальными службами города уже составлен график ямочного ремонта дорожной сети города. В первую очередь ямочный ремонт будет проведен в местах массового проезда транспорта и местах концентрации ДТП, затем ремонт проведут на въездах и выездах из города, а потом уже на границах с жилыми массивами Харькова.

Замдиректора департамента заявил, что в т.г. будет отремонтировано не меньше внутриквартальных дорог, чем в 2012 г.

Служба автодорог Черновицкой обл. заключила ряд соглашений

Служба автодорог в Черновицкой обл. по результатам тендеров заключила соглашения с ОДО "Дорожно-строительное управление № 60" на проведение аварийных работ по ликвидации повреждений, разрушений и деформаций покрытия дорог общего пользования и госзначения. Общая стоимость сделок составила 1,99 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*. За средства из госбюджета до конца т.г. должны отремонтировать 880,8 км дорог, общая площадь ремонта — 7,036 кв. м.

Житомирский облавтодор нанес госбюджету убытков на 2,2 млн грн.

ГП "Житомирский облавтодор" на протяжении 2012 г. умышленно уклонялось от уплаты налогов, чем госбюджету нанесен ущерб на 2,2 млн грн., заявила руководитель пресс-службы прокуратуры Житомирской области Т. Гоша, сообщает пресс-служба прокуратуры Житомирской обл.

Прокуратура обл. в январе т.г. в отношении двух должностных лиц ГП "Житомирский облавтодор" начала уголовное производство по ч. 2 ст. 212 (Уклонение от уплаты налогов) УК Украины. В настоящее время уголовное производство направлено в суд для рассмотрения по существу.

Во время досудебного расследования предприятие уплатило налоговый долг в полном объеме.

"Росавтодор" в 2012 г. сэкономил бюджетные средства

"Росавтодор" в 2012 г. сэкономил 5 млрд руб., выделенных из госбюджета, заявил глава "Росавтодора" Р. Старовойт.

"Один из главных приоритетов в работе "Росавтодора" — это повышение эффективности бюджетных расходов. "Росавтодор" ставит перед собой задачу оптимизировать государственные закупки, повысить энергетическую эффективность и качество финансового менеджмента, совершенствовать процедуры внутреннего контроля. В 2012 г. по итогам размещения государственного заказа удалось сберечь более 5 млрд руб.", — заявил он.

По словам Р. Старовойта, важной частью работы по оптимизации бюджетных расходов является привлечение в дорожное хозяйство внебюджетных средств с применением государственно-частного партнерства, сообщает *РЖД-Партнер*.

Примечание. *Объем инвестиций из федерального бюджета на дорож-*

ное хозяйство в 2012 г. был предусмотрен в размере 392,4 млрд руб., что на 16,5% больше, чем в 2011 г., при этом общие кассовые расходы из средств федерального бюджета составили 350,9 млрд руб.

В 2013 г. в РФ будет отремонтировано 9 тыс. км дорог

Федеральное дорожное агентство ("Росавтодор") планирует в 2013 г. сделать капремонт федеральных дорог общей протяженностью 9 тыс. км. Это более чем в полтора раза превышает объем капремонта автодорог в 2012 г. Об этом заявил руководитель ведомства Р. Старовойт, сообщает *РБК*.

По словам главы "Росавтодора", в 2013 г. будет введено в эксплуатацию 17 мостов, а также установлено 87 светофоров и 36,3 км пешеходного ограждения. На территории Московского транспортного узла планируется реконструкция автодорог М-29, М-5, М-7, дорог "Лена", "Колыма" и "Сортавала", а также строительство тоннеля на автодороге А-164 "Транскам".

За 2012 г. число ДТП на федеральных дорогах России снизилось на 9,1% по сравнению с 2011 г.

В т.г. завершится реконструкция автомагистрали Белгород—Старый Оскол

В 2013 г. будут завершены ремонтные работы на последнем участке трассы Белгород—Короча—Старый Оскол, соединяющей 2 главных административных центра Белгородской обл. Об этом заявил глава региона Е. Савченко, сообщает *Гудок.*

Реконструкция трассы стала одним их первых этапов реализации долгосрочной целевой программы "Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры Белгородской области на 2011—2017 гг.". В целом, на финансирование программы за последние 3 года направлено 2,5 млрд руб.

В 2013 г. ремонт и реконструкция коснутся последнего ее участка — от областного центра до райцентра Короча с обходом сел Дальняя Игуменка и Шляхово.

Япония заинтересовалась проектом Черноморской кольцевой автомагистрали

Япония интересуется проектом создания Черноморской кольцевой автомагистрали, в частности, предлагается создать консорциум по управлению этой трассой, сообщает *BSNews.* Предложение было озвучено в Токио, где состоялся 4-й "Японско-Черноморский диалог". Организаторами конференции являются Глобальный Форум Японии (GFJ) и Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

Черноморская кольцевая автомагистраль является одним из главных и наиболее масштабных проектов ОЧЭС, который предполагает создание вокруг Черного моря 4-полосной кольцевой автодороги протяженностью около 7700 км.

В ходе диалога были также обсуждены возможности разработки и реализации проектов по защите морской среды Черного моря и обмен опытом и передовой практикой по оказанию чрезвычайной помощи, особенно при реагировании на последствия землетрясений.

Примечание. *Япония является секторальным диалоговым партнером ОЧЭС с 2010 г. "Японско-Черноморский диалог" проходит каждые 2 года в Токио. Следующий диалог будет впервые проходить в другом месте — в Стамбуле в 2015 г.*

В Латвии будут улучшены дороги и реализованы проекты с софинансированием ЕС

Приоритетами утвержденного на посту министра сообщений Латвии Анрийса Матисса будут улучшение состояния дорог и проекты с софинансированием ЕС.

Он заявил, что в сфере дорожного сообщения есть много вопросов, которые требуют безотлагательного решения. Весной хорошо видно, в каком состоянии находятся дороги, и эту проблему нужно решать, сообщает *Baltic-course.com.*

Второй важнейшей задачей, по словам министра, станет подготовка проектов с софинансированием ЕС, чтобы своевременно начать освоение средств из структурных фондов.

Также будет продолжена реализация уже начатых проектов.

К ТЕМЕ:

Латвия по качеству дорог занимает 99-е место

Латвия по качеству дорог занимает 99-е место среди 144 стран рядом с Черногорией, Танзанией, Зимбабве, Замбией, Сенегалом и Таджикистаном, свидетельствует исследование экспертов Всемирного экономического форума, основанное на данных 2011—2012 гг.

Страны, включенные в рейтинг, оценивались по семибалльной шкале. Один балл означает, что дороги находятся в крайне плохом состоянии, семь баллов означают полное соответствие дорожной сети международным стандартам. Латвия получила в исследовании 3,2 балла, сообщает *Logistic.ru.*

В предыдущем рейтинге, основанном на данных за 2010—2011 гг., Латвия была 101-й.

Среди стран Балтии самое высокое место в рейтинге занимает Литва — 32-е, как и в 2012 г., а Эстония помещена на 61-е место по сравнению с 51-м местом в 2012 г.

Эстония получила 4,2 балла, Литва — 5,2.

Самые лучшие дороги в мире — во Франции, ОАЭ, Сингапуре, Португалии и Омане, а самые плохие — в Гаити, Румынии и Молдове.

"БелАЗ" выпустит самый большой самосвал в мире

В Беларуси планируется выпуск самого большого в мире карьерного самосвала, грузоподъемность которого составит 450 т. Об этом заявил глава правительства М. Мясникович. По словам чиновника, поставлена "грандиозная целевая задача", потому что производство подобных БелАЗов станет новым достижением в истории белорусского машиностроения. На воплощение поставленной задачи будут выделены $644 млн, сообщает *Autoconsulting.com.ua*.

В настоящее время "БелАЗ" выпускает модели, грузоподъемность которых варьируется от 90 т до 360 т. Аналогичную грузоподъемность имеют американские самосвалы компаний Caterpillar и Liebherr.

Сроки реализации проекта — август—сентябрь 2013 г.

Коммерческий транспорт Peugeot будут собирать в Казахстане

Французский автогигант PSA Peugeot Citroen и АО "Агромаш-Холдинг" подписали соглашение о выпуске легковых автомобилей и коммерческого транспорта Peugeot в Казахстане.

Сборка автомобилей начнется в июне 2013 г. На первом этапе проекта модельный ряд будет включать Peugeot 301, Peugeot 3008, Peugeot 508 и Peugeot Partner. Производственная мощность составит 4 тыс. ед. в год, сообщает пресс-служба PSA Peugeot Citroen. В дальнейшем продажи Peugeot в Казахстане могут превысить 10 тыс. автомобилей в год.

Ожидается, что проект обеспечит занятость более 300 чел. во Франции и 150 в Казахстане.

Наряду с моделями местной сборки, Peugeot представит на казахстанский рынок Peugeot 408, выпускаемый на российском заводе PSA Peugeot Citroen в Калуге.

"ЛАЗ" перенесет производство автобусов из Львова

ХК "Львовский автобусный завод" переносит производство городских автобусов из Львова в Днепродзержинск, а автомобилей скорой помощи — из Днепродзержинска в Запорожье. Об этом заявил глава правления "ЛАЗ холдинг" И. Чуркин.

"Перенести эти производства планируется до лета. Там мы производство начнем через пару месяцев", — заявил И. Чуркин. По его словам, во Львове останется только производство по сборке троллейбусов и туристических автобусов. При этом производство троллейбусов в т.г. сократится в 2 раза — до 500—700 шт., сообщает *Autoconsulting.com.ua*.

В 2013 г. планируется в 10 раз увеличить производство автомобилей скорой помощи — до 1000 шт.

По словам И. Чуркина, выпуск машин скорой помощи будет осуществляться на базе развозных фургонов Renault Master.

Разработан новый Mercedes-Benz Atego

Новый Mercedes-Benz Atego получит иную кабину, двигатели стандарта Евро-6, новую коробку-"автомат" и передовые системы безопасности.

Развозные грузовые автомобили Mercedes-Benz Atego являются европейскими лидерами продаж в классе машин полной массой от 6,5 до 16 т. Автомобили получат полностью новую кабину, дизайн которой выдержан в стиле моделей Actros, Antos и Arocs. Машины оснастят передовыми двигателями Common Rail BlueTec 6 экологического стандарта Евро-6. Линейку открывают четыре 4-цилиндровых турбодизеля OM936 рабочим объемом 5,5 л мощностью от 156 до 231 л.с. Их конструктивная особенность — изменяемые фазы газораспределения. Также будут доступны и три 6-цилиндровых 7,7-литровых агрегата OM 936, развивающие от 138 до 299 л.с., сообщает *Autoprofi.ua*.

На "ЛАЗе" рассказали о ближайших производственных планах

ХК "Львовский автобусный завод" планирует с 20.03.2013 г. запустить главный конвейер.

Об этом заявил владелец предприятия И. Чуркин. Он отметил, что Львовский автобусный завод остановил производство в середине февраля, так как некоторые покупатели не оплатили контракты.

По словам И.Чуркина, покупатели задолжали предприятию порядка 170 млн грн. за поставленную продукцию.

"Самый большой должник у нас — это Львов. Он нам не платит уже три года. Мы выиграли у них все суды и сейчас будем у них забирать наши машины. Их долг около 35 млн грн.", — заявил И. Чуркин.

Изменения правил въезда в Москву простимулируют продажи LCV

Изменение правил въезда грузовой техники в Москву простимулирует продажи LCV и среднетоннажных грузовиков, заявляют эксперты.

В феврале 2013 г. продажи "ГАЗа" в РФ выросли на 6% — примерно до 6000 шт. (в основном это LCV), сообщают *Ведомости*. В декабре 2012 г., как и в январе 2013 г., прирост был меньше — на 4% (до 9238 и 3954 шт. соответственно). На рост продаж "ГАЗа" в феврале могли повлиять ограничения въезда большегрузной техники в Москву, заявил исполнительный директор "Автостата" С. Удалов.

По оценке С. Удалова, в 2013 г. российский рынок LCV и средних грузовиков (массой 3,5—12 т) останется на уровне 2012 г., а вот продажи в Центральном федеральном округе (ЦФО) из-за изменения правил въезда грузовиков в Москву могут увеличиться на 3—5%. В 2012 г. в России было продано 188095 LCV (рост — на 7%), из них 90247 шт. — "ГАЗом". Примерно 35% машин, по оценке "Автостата", было реализовано в ЦФО, где зарегистрировано около 30% всех LCV, имеющихся в автопарке страны. Продажи средних грузовиков в стране выросли на 10% — до 31500 шт., из них в ЦФО было продано 33% (на округ приходится 23% российского парка этих машин), заявил С. Удалов.

Ереван закупает автобусы ПАЗ-3203

Павловский автобусный завод, входящий в "Группу ГАЗ" (дивизион "Русские автобусы") расширяет географию поставок: в марте т.г. партия из десяти автобусов малого класса ПАЗ-3203 отправится в Армению. Машины будут переданы ереванской компании "Грачуи-Рипсиме" и начнут работать в системе городских пассажирских перевозок в Ереване. Общая стоимость поставляемой техники превышает 12 млн руб. Пассажирский перевозчик из Армении впервые заказывает автобусы этой модели — контракт был подписан после проведения эксплуатационных испытаний на маршрутах Еревана, сообщает *Abw.by.*

Автобус ПАЗ-3203 представляет собой укороченную — с 7,6 до 7,1 м — версию базовой модели семейства ПАЗ-3204. Заказанные Ереваном машины оснащены рессорной подвеской и бензиновым двигателем с возможностью переоборудования для работы как

на сжиженном (пропан-бутан), так и на сжатом (метан) газе. Пассажировместимость увеличена до 43 человек за счет уменьшения посадочных мест с 21 до 18.

Перевозчики Украины просят власть не запрещать переоборудованные грузовые микроавтобусы

Союз перевозчиков Украины просит Госслужбу по вопросам регуляторной политики и предпринимательства способствовать в предоставлении компаниям разрешения на использование микроавтобусов Mercedes Sprinter и Volksswagen LT на маршрутах протяженностью свыше 150 км, сообщает *ЦТС.*

Согласно обращению союза, несмотря на то, что предприятия выплачивают налоги в размере минимум 1,5 тыс. грн. на один автобус и имеют оформленные лицензии, государство несправедливо переводит из в разряд нелегальных.

Государство само разрешило использовать автобусы класса Mercedes Sprinter и Volksswagen LT, которые прошли сначала процедуру переоборудования, а в 2011—2012 гг. еще и дооборудование для повышения безопасности перевозок, на что были потрачены немалые средства.

Перевозчики полагают, что профильное министерство объявило им войну по той простой причине, что имеет для этого рычаги влияния, тогда как воздействовать на настоящих нелегалов ведомство не способно.

В то же время перевозчики считают, что вопросы безопасности можно решить путем установки тахографов и ремней безопасности. А запрет использования микроавтобусов принесет неудобства сотням тысяч пассажиров, а также лишит работы тысячи перевозчиков.

Еврокомиссия усиливает борьбу за права пассажиров автобусов

Вступил в силу регламент Еврокомиссии, регулирующий права пассажиров автобусных рейсов в пределах ЕС, сообщает пресс-служба Еврокомиссии. Документ определяет круг основных прав пассажиров, а также обязанности по отношению к ним перевозчиков и туристических компаний.

Ежегодно услугами автобусов в Европе пользуется около 70 млн чел. Новые правила фактически приравнивают права пассажиров автобусов к тем, которые уже прописаны в законодательстве относительно пользователей воздушного, железнодорожного и водного транспорта. Эти правила включают такие обязательства для перевозчиков:

— недискриминация по национальному принципу в отношении тарифов и других условий;

— недискриминация в отношении инвалидов или лиц с ограниченными возможностями передвижения, предоставление таким лицам бесплатной помощи и компенсации в случае повреждения их оборудования для передвижения;

— адекватное информирование и помощь всем пассажирам на протяжении всего маршрута, а также предоставление общей информации о правах пассажиров в автобусных терминалах и в сети Интернет;

— возмещение полной стоимости билета или предоставление возможности выбора другого маршрута в случае овербукинга (превышения количества проданных билетов над количеством мест), отмены или задержки рейса более чем на 2 часа от назначенного времени отправления (применяется только для поездок дальностью свыше 250 км).

"Киевпасстранс" планирует перевезти 600 млн пасс.

Коммунальное предприятие "Киевпасстранс" планирует в 2013 г. перевезти общественным электротранспортом около 600 млн пасс., из которых 396,8 млн составят льготники, сообщает *РБК-Украина*. Расчетная потеря от перевозки льготников составит 767,7 млн грн.: по льготам, предоставленным государством — 594,7 млн грн., городской властью — 173 млн грн.

В компании также сообщили, что ежедневно услугами общественного электротранспорта Киева пользуется 1,418 млн пасс. Так, троллейбусом пользуются 505,6 тыс. пасс., автобусом — 519,5 тыс., трамваем — 395,3 тыс. пасс.

"Киевпасстранс" хочет повысить стоимость проезда в автобусах

КП "Киевпастранс" подало в Департамент экономики и инвестиций КГГА расчеты себестоимости и планово-расчетного тарифа на 2013 г. для пересмотра установленного тарифа на услуги городского наземного транспорта, сообщает пресс-служба "Киепасстранса". В компании считают, что экономически обоснованным тарифом на перевозку одного человека в трамвае и троллейбусе является сумма от 2,50 грн., а в автобусе — 3,20 грн. Однако, по подсчетам специалистов "Киевпасстранса", расчетная стоимость перевозки 1 пассажира городским транспортом составляет 2,81 грн., в т.ч. в трамвае — 2,51 грн., в троллейбусе — 2,76 грн. и в автобусе — 3,20 грн.

Фактическая себестоимость перевозки одного пассажира киевским городским транспортом в 2012 г. составила 2,16 грн. В частности в трамвае — 1,94 грн., в троллейбусе — 2,00 грн. и в автобусе — 2,65 грн.

У Донецка нет денег для оплаты кредита на покупку автобусов

ПАО "Государственный экспортно-импортный банк Украины" в феврале снова пролонгировал выплаты Донецком и Харьковом по кредитам, предоставленным в 2010 г. на приобретение автобусов и троллейбусов к Евро-2012, сообщает *Вестник госзакупок*.

Департамент бюджета и финансов Харьковского горсовета отложил соответствующее соглашение с Укрэксимбанком. Мэрия должна была оплатить к этому времени транш в размере 85 млн грн. из общей суммы кредита 350 млн грн. Однако выплата пролонгирована, плата за это составляет 2,80 млн грн.

Это уже шестая пролонгация кредита Харьковской мэрией, стоимость соответствующих соглашений составляет уже 67,71 млн грн.

В предыдущих случаях мэрия объясняла невозможность выплатить долг направлением "всех возможных средств на выполнение" программы подготовки к Евро-2012, а также взрывом газа в одном из жилых домов и направлением средств на ликвидацию этой аварии.

Донецкий горисполком заключил аналогичное соглашение с Укрэксимбанком. Мэрия за 3,30 млн грн. пролонгировала выплату по одному из пяти траншей кредита в 350 млн грн. В Донецке необходимость пролонгации объясняют "недостаточностью средств в бюджете развития городского бюджета". Вместе с тем Донецкий горисполком два транша погасил полностью. Выплаты по остальным были перенесены, общая стоимость пролонгации составляет уже 12,6 млн грн.

Сумские перевозчики повысили стоимость проезда на междугородных маршрутах

В Сумах частные компании, осуществляющие междугородные пассажирские перевозки в Киев, Харьков, Днепропетровск и другие города Украины, сегодня подняли стоимость проезда на своем транспорте.

Как заявили в компаниях "Сервис-Люкс", SanAvto, "Элитэкспресс", осуществляющих такие перевозки, повышение является вынужденной мерой, вызванной подорожанием ГСМ, запчастей к автомобилям и увеличенной минимальной заработной платой с момента последнего повышения тарифа.

В частности, поездка из Сум в Киев будет стоить на 20 грн. дороже, чем раньше, — 120 грн., а проезд из Сум в киевский аэропорт "Борисполь" — 150 грн. Из Сум в Харьков стоимость проезда подорожала на 10 грн. — до 70 грн. Соответственно, повысилась стоимость проезда и в другие города Украины, сообщает *УНИАН.*

Такси в РФ обяжут стать желтыми

2015 г. желтый цвет для автомобилей такси станет обязательным, заявил замглавы департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Д. Пронин, сообщает РИА *Новости.* "Мы вышли с предложением с 1.08.2015 г. выдавать разрешения только тем такси, которые работают в желтой гамме. Тем, кто получал разрешения в 2011 г., дан адаптационный период, чтобы стать желтыми до середины 2014 г., а тем, кто получал в 2012 г., — до ноября 2014 г.", — заявил Д. Пронин. Тем такси, которыя получат разрешения раньше, дадут время на перекраску до начала 2015 г.

Латвийская транспортная биржа Onfrex теперь действует и в Литве

Латвийская транспортная биржа Onfrex, предоставляющая услуги по нахождению грузов и свободных грузовых машин в режиме реального времени, начала действовать также и на территории Литвы, сообщает *РЖД-Партнер*.

Примечание. *Система Onfrex начала действовать в феврале 2013 г., охватив лишь территорию Латвии. В течение месяца услугами биржи воспользовалось 400 транспортных компаний и 100 грузовладельцев.*

АВИАЦИЯ

В январе 2013 г. мировые авиакомпании увеличили пассажирооборот на 2,7%

По данным IATA, в частности, пассажирооборот на международных рейсах возрос в январе на 3,7%, на внутренних — на 1,1%. Коэффициент коммерческой загрузки составил 77,1%, сообщает *aviaport.ru.*

Примечание. *Согласно последнему прогнозу IATA, в 2013 г. рынок пассажирских перевозок возрастет на 4,5%, грузовых — на 1,4%. В результате доходность увеличится с $6,7 млрд (коэффициент рентабельности составляет 1,0%) в 2012 г. до $8,4 млрд (коэффициент рентабельности — 1,3%) в 2013 г.*

В начале 2013 г. рынок грузовых авиаперевозок стабилизировался

В январе 2013 г., по данным IATA, мировые авиакомпании увеличили грузооборот по сравнению с январем 2012 г. на 5%. В частности, за отчетный период грузооборот на международных рейсах возрос на 4,5%, на внутренних — на 7,5%. При этом статистика свидетельствует, что на фоне динамичного роста, отмеченного в конце 2012 г., в начале т.г. рынок грузовых авиаперевозок стабилизировался. По сравнению с показателем декабря 2012 г. грузооборот авиакомпаний в январе сократился на 0,9%.

Провозная емкость воздушного транспорта, измеряемая в располагаемых тонно-километрах, по сравнению с январем 2012 г. в январе текущего года увеличилась на 2,1% (на международных рейсах — на 2,3%, на внутренних — на 1,3%), коэффициент коммерческой загрузки достиг 41,9% (на международных рейсах — 45,6%, на внутренних — 28,4%).

По словам главы IATA Т. Талера, об оживлении рынка грузовых авиаперевозок в глобальном масштабе говорить пока рано, хотя бизнес грузовых авиаперевозок демонстрирует некоторые обнадеживающие признаки, сообщает *aviaport.ru.*

Примечание. *Несмотря на то, что снижение показателей остановилось, объемы перевозок все еще ниже уровня 2010—2011 гг. По прогнозу IATA, в 2013 г. рынок грузоперевозок увеличится на 1,4%.*

"МАУ" перестала возить пассажиров "АэроСвита"

Пассажиров, которые перевыписали билеты, купленные ранее у "АэроСвита", на авиакомпанию "МАУ", отказываются обслуживать. По словам директора симферопольской компании "Акватур" Т. Музафарова, туристов, которые должны были вернуться 3.03.2013 г.

из Тбилиси самолетом "МАУ", не пустили на борт. Людям пояснили, что с 1.03.2013 г. код-шеринговое соглашение между "АэроСвитом" и "МАУ" не действует, и их билеты утратили свою силу. При этом заранее никто из пассажиров или агентов предупрежден не был.

Как выяснил *ТурДом*, интерлайн-соглашение между перевозчиками действительно расторгнуто. По словам представителя "АэроСвита", денежные вопросы с IATA решаются в судебном порядке. "Т.к. других возможностей изыскать средства для возврата пассажирам, партнерам и даже работникам самой авиакомпании сейчас нет, мы вынуждены были прекратить все финансовые расчеты", — пояснил он. Теперь пассажирам остается только оформлять возврат билетов. Тем не менее, никаких официальных заявлений от перевозчиков нет: большинство пассажиров, а также туркомпаний не было поставлено в известность, сообщает *avianews.com*.

Счетная палата провела аудит эффективности использования бюджетных средств при развитии ГМА "Борисполь"

Как было отмечено в сообщении Счетной палаты, аудитом установлено, что из-за недостаточного контроля со стороны Мининфраструктуры и Укревроинфрапроекта, основных распорядителей средств, 3,7 млрд грн. были использованы неэффективно и с нарушением законодательства.

Счетная палата отмечает, что увеличение пропускной способности терминала D и строительство в нем отдельной VIP-зоны привели к увеличению долговых обязательств аэропорта на 2,6 млрд грн. В то же время, для этих целей достаточно было и мощностей терминала С.

По мнению аудиторов, инвестиции в развитие ГМА "Борисполь" оказались экономически необоснованными. Так, после проведения в Украине Евро-2012 загруженность аэропорта составляет всего 32%. Такая ситуация создает риски непогашения аэропортом кредитных обязательств, которые в настоящее время составляют около 4,3 млрд грн. В дальнейшем это может привести к перекладыванию этих обязательств на госбюджет.

Комментарий. ГМА "Борисполь" назвал информацию, распространенную Счетной палатой, недостоверной. Аэропорт развивается в соответствии со Стратегическим планом развития и самостоятельно обслуживает свои кредитные обязательства. По мнению юристов, не исключено, что "Борисполь" обратится в суд с требованием отменить результаты проверки Счетной палаты.

В "Борисполе" подчеркивают, что Стратегический план развития аэропорта был разработан в 2009 г. и на сегодняшний день прогноз запланированного пассажиропотока полностью соответствует фактам. Согласно обновленному прогнозу, к 2016 г. терминал D достигнет пика своей пропускной способности. В настоящее время эксперты Airport Consulting Vienna прогнозируют, что к 2020 г. пассажиропоток "Борисполя" составит не менее 15 млн, что вдвое превышает количество обслуженных пассажиров в 2012 г.

В свою очередь, глава комитета ВР по вопросам транспорта и связи (экс-министр инфраструктуры) Б. Колесников, курировавший подготовку Украины к проведению Евро-2012, считает, что эксперты Счетной палаты просто не имеют достаточной квалификации для определения эффективности работы аэропорта. "Все аэропорты Турции и ОАЭ были построены "на вырост". Скоро "Борисполь" передадут в концессию, это поможет его развитию, пассажиропоток вырастет", — уверен чиновник.

Эксперты называют прогноз представителей "Борисполя" нереалистичным, сообщает *ЦТС*. В частности, чтобы к 2020 г. увеличить пассажиропоток вдвое, аэропорт должен каждый год наращивать его на 13—15%, или на 1 млн человек. Для сравнения: в 2012 г. пассажиропоток "Борисполя" даже с учетом болельщиков Евро-2012 вырос всего на 5% (0,4 млн человек).

ГМА "Борисполь" не позволили самостоятельно заключать договоры аренды имущества

Соответствующий законопроект, разработанный по инициативе Мининфраструктуры, получил негативные выводы в Минфине, Минэкономразвития, ФГИУ и не был подан в ВР.

В "Борисполе" отмечают, что т.о. пассажиры и авиакомпании стали заложниками несовершенного законодательства, т.к. существующая процедура заключения договоров аренды занимает длительный срок. В заявлении аэропорта приводится пример, когда все необходимые документы для проведения конкурсов и заключения договоров с арендаторами магазинов Duty Free в терминале D были подготовлены еще 25.05.2012 г., однако региональное отделение ФГИУ подписало договоры только в середине октября, сообщает *avianews.com.*

Счетная палата провела аудит ГП "МА "Львов"

По результатам аудита было выявлено, что Мининфраструктуры в свое время были приняты недостаточно обоснованные решения об увеличении пропускной способности ГП "МА "Львов", превышающей рекомендации УЕФА более чем на треть. Это способствовало росту рисков неэффективного использования построенных мощностей. По расчетам аудиторов, загруженность ГП "МА "Львов" составляет около 8% от проектной мощности — 7,3 млн пассажиров в год, сообщает *УНИАН*.

Ведомство также указало на то, что в период 2008—2011 гг. и 1 полугодии 2012 г. имело место неэффективное использование средств, выделяемых из бюджета на развитие Львовского аэропорта. В частности, из выделенных на развитие аэропорта 89,9 млн грн. в бюджет были возвращены 31,8 млн грн., а остальные деньги — 58,1 млн грн. — к моменту окончания Евро-2012 так и остались неиспользованными.

Справка. *ГП "Международный аэропорт "Львов" — крупнейший в Западной Украине по пассажиропотоку и маршрутной сети. В 2011 г. аэропорт был реконструирован. В рамках реконструкции был построен новый терминал общей площадью 48 тыс. кв. м, а также реконструирована ВПП.*

Одесский аэропорт отремонтируют к 2015 г.

Об этом сообщил мэр Одессы А. Костусев. Он в т.ч. отметил, что в настоящее время на территории предприятия уже появилось свайное поле на 1200 свай. К сентябрю 2014 г. заработает новый терминал площадью 26 тыс. кв м, а к 1.01.2015 г. должна вступить в строй новая ВПП. Увеличение пропускной способности аэровокзала поможет увеличить пассажиропоток аэропорта в преддверии возможного проведения в Одессе чемпионата Европы по баскетболу 2015 г., сообщает *wing.com.ua.*

Примечание. *Ранее СМИ сообщали, что на ремонт аэропорта из госбюджета планируют выделить средства в рамках подготовки к проведению чемпионата по баскетболу.*

МА "Донецк" в феврале увеличил количество обслуженных рейсов

За 28 дней февраля т.г. международный аэропорт "Донецк" им. С.С. Прокофьева обслужил 1248 рейсов, что на 26% превышает показатели аналогичного периода прошлого года. В общей структуре перевозок количество международных рейсов составляет 59%, внутренних — 41%. Количество перевезенных с 1.02 по 28.02.2013 г. пассажиров составляет 62,549 тыс. человек (+19% к аналогичному периоду 2012 г.), сообщает *aviation.com.ua.*

В России разработаны новые правила допусков к международным авиарейсам

Минтранс РФ разработал и согласовал с ФАС новые правила допусков к международным рейсам. Согласно новым правилам, преимущество при получении допусков будут иметь пунктуальные авиакомпании, в парке которых есть новая техника, в том числе российская (самолеты Ту-204/214, SSJ-100, Ан-148). Кроме того, перевозчик не должен быть аффилирован с авиакомпанией, которая уже выполняет рейс на данном направлении, сообщает газета *Ведомости*.

Среди критериев, по которым комиссия будет оценивать авиакомпании, — наличие международного сертификата IATA и аудита IOSA, а также регулярность полетов. У авиакомпании должен быть минимальный уровень задержек и высокий показатель безопасности.

Кроме того, будет учитываться уровень сервиса: наличие удобных стыковок с региональными рейсами, частота полетов, степень комфортности аэропортов прилета, а также коэффициент использования уже имеющихся прав на международные перевозки. По информации газеты, новые правила допусков в настоящее время находятся на финальной стадии принятия, сообщает *aviaport.ru.*

В Казахстане утверждены новые Правила допуска авиакомпаний к регулярным внутренним коммерческим перевозкам

Правила были разработаны в 2012 г. Основное внимание при разработке документа было уделено обеспечению безопасности полетов. Так, чтобы получить допуск к выполнению регулярных внутренних коммерческих воздушных перевозок, авиакомпании должны иметь сертификат производственного аудита безопасности авиакомпаний Международной ассоциации воздушного транспорта (IOSA). Также авиакомпания должна иметь опыт работы по выполнению нерегулярных перевозок или выполнению местных (внутриобластных) пассажирских авиаперевозок не менее одного года.

Авиакомпания должна располагать парком воздушных судов с действующими сертификатами летной годности в количестве не менее 3-х воздушных судов одинаковой пассажировместимости. Самолеты могут быть как собственностью авиакомпании, так и арендованными на срок не менее 3 лет.

Авиакомпания также должна иметь представительства и персонал в каждом аэропорту, где планируется выполнение региональных (внутриреспубликанских) пассажирских авиаперевозок.

Справка. *Правила вступят в силу по истечении 21 календарного дня после первого официального опубликования постановления правительства Республики Казахстан, утверждающего эти Правила. Вместе с тем, авиакомпаниям дано время на подготовку к прохождению аудита (IOSA) до 2015 г., сообщает* mtk.gov.kz.

В России хотят ввести новый сбор с авиапассажиров

Минтранс РФ и ФАС подготовили проект постановления правительства о введении сбора на развитие аэропортовой инфраструктуры. Предполагается, что тариф, который должны будут платить авиакомпании, будет регулироваться государством. Возможный размер новых сборов пока неизвестен.

Примечание. *Интересно, что введение нового сбора происходит на фоне масштабной кампании по снижению цен на авиабилеты. Заняться этим вопросом ведомствам и министерствам поручил президент РФ В. Путин.*

Комментарий. По мнению главного редактора портала AVIA.RU Network Р. Гусарова, причина появления нового сбора проста: аэропорту "Шереметьево" катастрофически нужны деньги.

"Я подозреваю, что обусловлено это предстоящими выплатами аэропорта "Шереметьево" за кредиты, полученные в предыдущие годы. В этом году предстоят двойные выплаты по кредитам за строительство Терминала D. С учетом того, что прибыль в 2012 г. сократилась в десятки раз, можно сказать, что аэропорт находится на грани дефолта. В настоящее время Минтранс ищет способы избежания развития подобного сценария", — пояснил он.

"Шереметьево" может столкнуться с нехваткой топлива

Строительство в "Шереметьево" новой ВПП может привести к проблеме с доставкой в аэропорт авиатоплива. По оценкам экспертов, уже к 2015 г. пропускная способность нефтепродуктопровода и ж/д ветки, по которым в настоящее время горючее доставляется в аэропорт, достигнет предела.

Комментарий. По мнению представителя одной из топливо-

заправочных компаний (ТЗК), московский авиаузел должен развиваться комплексно, в т.ч. с решением логистических и инфраструктурных проблем. При этом он отмечает, что труба "Транснефтепродукта" (по которой в "Шереметьево" поступает 50% авиакеросина) была построена в 1974—1981 гг.; в настоящее время в пиковые моменты она загружена на 100%. Что касается ст. Лобня, по которой в "Шереметьево" идут цистерны (еще 50% горючего), то она не может пропустить все поезда из-за возросшего объема перевозок "Аэроэкспресса".

Несколько лет назад, прогнозируя проблемы с поставками, "Газпром" (чье дочернее предприятие поставляет топливо в аэропорт) за свой счет пытался построить дополнительную ж/д ветку, однако не смог договориться с "РЖД".

Другой эксперт, работающей в "Шереметьево", отмечает, что нехватка керосина может стать актуальной уже в 2015 г., если крупнейший перевозчик — "Аэрофлот" — достигнет запланированных объемов роста. Эту проблему, по его мнению, временно можно будет решить, если "Аэрофлот" перестанет продавать топливо своим партнерам по альянсу Sky Team, сообщает *РБК daily,*

Аэропорт "Казань" стал членом Европейской ассоциации ACI

Международный аэропорт "Казань" вступил в Европейскую ассоциацию аэропортов ACI. Цели аэропорта — предоставление качественных услуг пассажирам на уровне международных стандартов и вхождение в тройку лучших региональных аэропортов Европы по качеству обслуживания пассажиров среди аэропортов с пассажиропотоком до 5 млн чел., сообщает пресс-служба аэропорта.

"Аэрофлот" получил награду международного аэропорта "Афины"

По итогам 2012 г. ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии" стало обладателем награды афинского международного аэропорта в категории "Самая быстрорастущая авиакомпания Восточной Европы". Это уже четвертая награда, присужденная "Аэрофлоту" этим аэропортом. Три предыдущие аналогичные награды были вручены в 2006 г., 2007 г. и 2011 г., сообщает *aex.ru.*

Пассажиропоток авиакомпании "Аэрофлот" в январе 2013 г. возрос на 19,1%

В январе 2013 г. пассажиропоток АК "Аэрофлот" возрос до 1,396 млн пассажиров (+19,1% к уровню аналогичного периода 2012 г.). На международных воздушных линиях количество перевезенных пассажиров увеличилось на 22% (+155,9 тыс.) — до 863,1 тыс. пассажиров. На внутренних линиях перевезено 532,6 тыс. пассажиров (+14,6%, или 67,9 тыс.) Процент занятости пассажирских кресел увеличился на 1,4 п.п. по сравнению с январем 2012 г. — до 73,7%. Процент коммерческой загрузки составил 60,0% (+2,2 п.п.).

Пассажирооборот в январе 2013 г. возрос на 21,8% по отношению к январю 2012 г. — до 4,248 млрд пасс.км. На международных воздушных линиях пассажирооборот возрос на 25,1% — до 3,034 млрд пасс.км; на внутренних воздушных линиях пассажирооборот составил 1,214 млрд пасс.км (+14,3%).

Почтово-грузовой тоннаж составил 11,655 тыс. т, что на 14,5% превышает показатели января 2012 г., сообщает *aex.ru.*

АК "Белавиа" наращивает объем перевозки пассажиров

В феврале 2013 г. АК "Белавиа" перевезла 67,957 тыс. пассажиров (+23,6% к аналогичному периоду прошлого года). Также было перевезено 156,3 т груза и почты, что на 20,1% больше, чем за аналогичный период 2012 г.

За январь—февраль было перевезено 152,326 тыс. пассажиров и 318,7 т груза и почты, что на 25,4% и 31,8% больше соответственно, чем в 2012 г.

Как отметили в авиакомпании, такие результаты достигнуты за счет увеличения авиакомпанией объема перевозок транзитных пассажиров, грузов и почты.

Российские авиакомпании просят льготы для иностранных пилотов

Гендиректор "Аэрофлота" В. Савельев и гендиректор "Трансаэро" О. Плешакова обратились к министру транспорта РФ М. Соколову с предложением снизить налоги и упростить визовый режим для пилотов-иностранцев. По их мнению, иностранных пилотов, допущенных к работе в российских авиакомпаниях, необходимо отнести в разряд высококвалифицированных специалистов. На таких специалистов не распространяются квоты на выдачу иностранным гражданам разрешений на работу. Кроме того, срок пребывания высококвалифицированных сотрудников не ограничивается одним годом, а их доходы облагаются по ставке налога 13% (вместо 30%, установленных для неквалифицированной рабочей силы).

Справка. *Письмо на имя министра транспорта со стороны крупнейших авиакомпаний стало реакцией на публикацию проекта закона "О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ" в части снятия ограничения на использование иностранных граждан в качестве членов экипажей, опубликованного в феврале на сайте Минтранса. Согласно пояснительной записке к законопроекту, "гражданской авиации требуется ежегодное пополнение в количестве не менее 1200 человек летного состава", тогда как отечественные вузы в 2013 г. смогут подготовить только 925 человек (к 2017 г. эта цифра вырастет до 1080 человек). Согласно законопроекту для решения проблемы в российские авиакомпании планируется привлечь не более 200 иностранных пилотов.*

В 2013 г. субсидии российским авиакомпаниям на обновление парка воздушных судов составят 2,150 млрд руб.

Об этом сообщил на коллегии Росавиации глава ведомства А. Нерадько. В прошлом году на эти цели из федерального бюджета было выделено 1,5 млрд руб.

Справка. *Реализация государ-*

ственной финансовой поддержки по предоставлению единовременной субсидии авиакомпании, получающей в лизинг воздушное судно не старше 10 лет с количеством пассажирских мест не более 72, началась с 2012 г.

В 2012 г. данной господержкой воспользовались 6 авиакомпаний — "Руслайн", "Томск авиа", "Таймыр", "АК Барс аэро", "Авиа менеджмент груп" и "Якутия", которые приобрели 23 самолета. Самыми востребованными типами ВС стали CRJ-200LR (7 ВС) и ATR 42-500 (5 ВС), сообщает aviaport.ru.

Завершена работа комиссии Минобороны Украины по приему работ по программе Ан-70

В части оценки проведения прочностных испытаний самолета было отмечено, что ГП "Антонов" выполнило полный объем исследований, расчетов и испытаний, предусмотренных действующими нормативными документами, сообщает пресс-служба ГП "Антонов". В т.ч. были выполнены статические испытания механизации крыла, поверхностей управления, установки двигателя, стоек и створок шасси, обтекателя РЛС и других агрегатов конструкции.

Главным объектом испытаний на прочность был полномасштабный экземпляр самолета Ан-70. Это позволило проверить прочность конструкции в целом: не только прочность отдельных агрегатов, но и их соединений, исследовать взаимное влияние при передаче нагрузок. Результаты исследований показали, что конструкция самолета удовлетворяет требованиям допустимости повреждений, легко осматривается, и самолет может эксплуатироваться по техсостоянию без капремонтов. Также были выполнены усталостные и статические испытания самолета основными нормируемыми случаями нагружения. Выполненные испытания подтвердили достаточную прочность конструкции и правильность выбора расчетных моделей прочности самолета Ан-70.

По результатам испытаний было получено заключение ЦАГИ о статической прочности конструкции самолета Ан-70. Испытания позволили снять прочностные ограничения для завершения летных Государственных совместных испытаний, сообщает *wing.com.ua.*

ГП "Антонов" посетил посол Франции

28.02.2013 г. ГП "Антонов" посетил Чрезвычайный и Полномочный Посол Франции в Украине А. Реми. Президент, генеральный конструктор ГП "Антонов", академик НАНУ Д. Кива ознакомил гостя с современными программами предприятия и рядом ноу-хау, которые используются при создании самолетов "Антонов".

А. Реми побывал в сборочных цехах и испытательных лабораториях, высоко оценив широкие возможности по созданию новых образцов авиатехники "Ан", а также отметил значительный прогресс в области организации послепродажной поддержки. Одобрение в т.ч. вызвала практика подготовки летных экипажей Ан-148 на новейшем комплексном тренажере КТС-148 уровня D, разработанном и построенном специалистами ГП "Антонов".

В заключение визита А. Реми отметил, что "Антонов" и предприятия авиаотрасли Франции связывает многолетнее плодотворное сотрудничество. В т.ч. ряд компаний Франции задействованы в программе семейства региональных реактивных самолетов Ан-148 и Ан-158. Совместная реализация авиапроектов способствует повышению технологического уровня наших государств, сообщает *wing.com.ua.*

Обслуживание Ан-148 обходится авиакомпании "Россия" вдвое дороже иностранных самолетов

Новый российский самолет Ан-148 получил нелестную характеристику от своего крупнейшего эксплуатанта — авиакомпании "Россия". Как сообщает *aviaport.ru,* авиакомпания подсчитала, что техобслуживание и запчасти для российского самолета обходятся значительно дороже, чем для зарубежных машин.

В частности, согласно презентации, подготовленной для ежегодной коллегии Росавиации, стоимость некоторых запчастей для самолета Ан-148 в 2 раза (и более) выше в ценах 2012 г., чем для самолета А319. Так, шина для Ан-148 обходилась в 50 тыс. руб., в то время как для европейского самолета — в 37,6 тыс. руб., цена тормоза колеса для Ан-148 составляет 1,44 млн руб., тогда как для А319 — 396 тыс. руб. Стоимость лопатки для российского двигателя стоит 510 тыс. руб., а для его европейского аналога — лишь 330 тыс. руб. При этом комплектующие к российскому самолету поставляет лишь одна компания, тогда как на самолеты европейского производителя таких поставщиков 2—3.

Специалисты АК "Россия" делают вывод, что цена всех запчастей, поставленных в 2012 г., в перерасчете на одно пассажирское кресло самолета Ан-148 составила 504,5 тыс. руб., в то время как у А319 этот показатель составил только 223,3 тыс. руб.

По мнению редактора портала *Авиа.ру* Р. Гусарова, высокая стоимость запчастей связана с мелкосерийностью, поскольку штучное производство всегда дороже, чем конвейерное.

В 2013 г. "ИФК" отправит на Кубу три самолета Ан-158

4.03.2013 г. губернатор Воронежской области А. Гордеев провел рабочую встречу с гендиректором ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) А. Рубцовым.

В ходе встречи в т.ч. были обсуждены текущие контракты ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", которые в настоящее время выполняются на ВАСО. В частности, было отмечено, что в ближайших планах "ИФК" — передача в эксплуатацию на условиях финансового лизинга двух Ан-148 в авиакомпанию "Ангара", а в дальнейшем — еще 8 таких самолетов на общую сумму около 7,5 млрд руб. Помимо этого, в т.г. авиализинговая компания отправит на Кубу 3 борта Ан-158, произведенные киевским и воронежским предприятиями. А. Рубцов назвал такое

российско-украинское сотрудничество перспективным, сообщает *aex.ru.*

Sukhoi SuperJet 100 потерял очередного заказчика

Индонезийская авиакомпания Kartika Airlines, один из заказчиков самолета Sukhoi SuperJet 100, прекратила операционную деятельность. По данным сайта Airfleets.net, статус авиакомпании указывается как "неактивный", что означает прекращение операционной деятельности. Кроме того, в списке воздушных судов перевозчика указывается, что на данный момент у авиакомпании нет эксплуатируемых самолетов.

Примечание. *Kartika Airlines заказала 30 самолетов Sukhoi SuperJet 100. Контракт был подписан в 2010 г. Сумма контракта оценивалась в $900 млн.*

Pratt & Whitney раскрыла схему мошенничества при тестировании деталей двигателей

Pratt & Whitney, дочерняя компания United Technologies Corp., раскрыла схему мошенничества при тестировании деталей авиадвигателей, проводимом другой дочерней компанией — United Tech. Как сообщает *Wall Street Journal,* расследование, проводимое с 2011 г., показало, что в течение нескольких лет результаты тестирования штампованных деталей двигателей на соответствие жестким стандартам качества подделывались. Предположительно, ответственность за это несет принадлежащая United Tech израильская компания Carmel Forge Ltd, которая проводила тестирование деталей.

Вскрывшиеся обстоятельства могут затронуть несколько тысяч деталей двигателей, установленных на турбовинтовые самолеты и бизнес-джеты, произведенные канадским отделением Pratt & Whitney. По утверждению представителей компании, эти детали не могут представлять угрозу безопасности самолетов.

Pratt & Whitney проинформировала о результатах расследования Федеральную авиационную администрацию США, сообщает *aviaport.ru.*

Cathay Pacific заказала 3 самолета Boeing 747-8 Freighter

Гонконгский авиаперевозчик Cathay Pacific Airways заказал 3 грузовых самолета Boeing 747-8 Freighter общей каталожной стоимостью около $1 млрд, с опционом еще на 5 лайнеров. Новые самолеты должны заменить эксплуатируемые в настоящее время авиакомпанией Boeing 747-400 Freighter.

Cathay Pacific имеет в своем парке 6 Boeing 747-400F, 8 Boeing 747-8F, 6 Boeing 747-400ERF и 1 Boeing 747-400 BCF.

В настоящее время портфель заказов на самолеты Boeing 747-8 Freighter составляет 70 машин, 28 самолетов уже поставлены заказчикам, сообщает *aviaport.ru.*

AEI конвертирует Bombardier CRJ 100 и CRJ 200 в грузовые версии

Американская компания Aeronautical Engineers (AEI) запустит программу конвертации пассажирских самолетов Bombardier CRJ100 и CRJ200 в грузовые версии. Программа будет реализована в авторизованном центре переоборудования гражданских самолетов, расположенном в международном аэропорту "Майами" и в полном объеме профинансирована AEI.

Компания Bombardier официально уполномочила AEI получить сертификаты типа на переоборудованные самолеты, которые получат названия CRJ 100 SF и CRJ 200 SF. Ожидается, что сертификат FAA эти машины получат через 2 года. Кроме этого, AEI планирует получить сертификаты Transport Canada, EASA, CAAC и российских авиационных властей.

Справка. *Самолеты CRJ100/CRJ200 SF будут иметь максимальную полезную нагрузку в 6,7 т, дверь грузового отсека шириной 2,39 м и высотой 1,96 м. Основная кабина будет переоборудована в грузовой отсек класса E. Самолеты будут оснащены погрузочной системой Ancra, способной перемещать контейнеры, поддоны и навалочные грузы, сообщает* aviaport.ru.

Air China намерена купить самолеты Boeing на $4,8 млрд

Китайская государственная авиакомпания Air China намерена заказать 2 самолета Boeing 747-8, 20 Boeing 737, 9 Boeing 777 (8 из которых — грузовые), а также 7 грузовых Boeing 747-400BCF

В заявлении для Гонконгской фондовой биржи, в котором впервые обнародованы планы Air China по заказу самолетов Boeing, сообщается, что общая стоимость контрактов на пассажирские машины составит $2,6 млрд, а на грузовые — $2,2 млрд.

Все Boeing 777 должны быть оборудованы двигателями GE90, а Boeing 747-8 — двигателями GE Genx. На самолетах Boeing 737 будут установлены двигатели CFM56.

Планируется, что пассажирские самолеты китайский авиаперевозчик получит в 2014—2015 гг., грузовые — в 2013—2015 гг., сообщает *aviaport.ru.*

Lufthansa получила первый Airbus A320 с законцовками крыла Sharklet

Авиакомпания Lufthansa получила первый самолет Airbus A320 с законцовками крыла Sharklet. Самолет с повышенной топливной экономичностью размещен на базе в Гамбурге.

Т.о., германский авиаперевозчик стал первым в Европе обладателем нового типа Airbus A320. До 2015 г. Lufthansa получит еще 21 машину с законцовками крыла Sharklet.

Законцовки Sharklet высотой 2,4 м, сделанные из легких композитных материалов, позволяют авиакомпании экономить на дальних маршрутах до 4% топлива. Они устанавливаются по дополнительному заказу на новые A320 и стандартно — на самолеты нового семейства A320neo, сообщает *aviaport.ru.*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Мининфраструктуры запретило сокращение сотрудников морской отрасли

Мининфраструктуры наложило мораторий на сокращение сотрудников в морской отрасли, заявил глава федерации работодателей транспорта Украины Орест Климпуш, сообщает *Центр транспортных стратегий*. "Министр прямо заявил о том, что он объявляет мораторий для работников морской отрасли на сокращение. Те изменения, которые обязательно должны быть, должны проводиться с полным пониманием ответственности, чтобы не оставить людей без средств к существованию", — заявил О. Климпуш.

По его словам, федерация ведет диалог с министерством и профсоюзами, стараясь сделать реформу в отрасли максимально прозрачной и освободить работников от ощущения, что изменения лишат их занятости.

Госфининспекция выявила нарушения в Бердянском МТП

Госфининспекция Украины выявила нарушения при дноуглублении акватории Бердянского МТП, сообщает *Транспортный бизнес*. Выявленные убытки составили 2,81 млн грн.

Работы по дноуглублению в объеме 250 тыс. куб. м в 2012 г. выполнило ООО "Ирида" (Херсон), которое выиграло соответствующий тендер в 2011 г. Госфининспекция завершила проверку госзакупок порта за январь 2011 г.—сентябрь 2012 г. Установлено, что один и тот же объем работ по выемке 52,3 тыс. куб. м грунта был оплачен дважды, а также были превышены допустимо оплачиваемые переборы глубин в 0,3 м.

Морские порты Крыма начали подготовку к курортному сезону

Морские торговые порты Крыма разработали и приступили к реализации плана мероприятий по подготовке к курортному сезону, сообщает пресс-служба Рескомтранса Крыма.

Все необходимые мероприятия и работы планируется завершить до майских праздников.

В частности, в Ялтинском морском торговом порту запланирован косметический ремонт портопунктов, пирсов и причальных стенок, а также киосков и кассовых павильонов. Кроме того, технические службы приступили к осмотру прогулочных теплоходов. В рамках подготовки к курортному сезону ведется работа по заключению договоров с туристическими операторами на организацию морских экскурсий.

Бердянскому МТП вернули земельный участок

Высший хозсуд Украины удовлетворил кассационную жалобу прокуратуры Запорожской обл. и вернул Бердянскому МТП земельный участок стоимостью около 18,5 млн грн., сообщает пресс-служба прокуратуры Запорожской обл.

Установлено, что Бердянская райгосадминистрация вышла за пределы своих полномочий, когда отдала в аренду земли морского порта. По словам старшего прокурора прокуратуры Запорожской обл. А. Тюканкина, из-за этого суд отменил незаконные распоряжения Бердянской РГА и признал недействительным договор аренды земельного участка на побережье Азовского моря площадью 24,5 га, вернув его владельцу.

Портовые мощности России в 2013 г. возрастут

Мощности морских портов России в 2013 г. возрастут на 54 млн т в год. Об этом заявил руководитель Росморречфлота А. Давыденко.

А. Давыденко выделил такие проекты, как ввод в эксплуатацию нефтеналивного терминала БТС-2 в порту Усть-Луга, нефтетерминала ВСТО в Козьмино и зернового терминала в порту Оля, сообщает *Portnews.ru*.

Как заявил замруководителя Росморречфлота С. Горелик, объем частных инвестиций в портовую отрасль страны в 2012 г. составил порядка 27 млрд руб. При этом в 2015 г. ожидается достижение пика частных инвестиций в отрасль, объем которых, как ожидается, вчетверо превысит объем бюджетного финансирования.

Второй этап реализации проекта порта Сабетта планируется начать в июле т.г.

Об этом заявил замминистра транспорта РФ В. Олерский. По его словам, проектирование порта уже завершено, проект находится на рассмотрении Экологической экспертизы, затем он должен пройти Государственную экспертизу. "Полагаю, что к июлю мы уже приступим ко второму этапу реализации этого грандиозного проекта", — заявил замминистра, сообщает *Portnews.ru*.

Примечание. *Торжественная закладка капсулы в основание нового порта Сабетта на Ямале состоялась в июле 2012 г. Объем инвестиций в проект оценивается примерно в 75 млрд руб., из которых 49 млрд руб. вложит государство и ориентировочно 25 млрд руб. — частные инвесторы ("Ямал СПГ", акционеры — "НОВАТЭК" и Total). Порт строится в рамках проекта "Ямал СПГ", который предусматривает разработку Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения на Ямале и строительство завода по сжижению газа мощностью 15 млн т сжиженного природного газа (СПГ) и до 1 млн т конденсата в год.*

Пуск первой очереди завода запланирован на 2016 г. Произведенный СПГ предполагается вывозить по Северному морскому пути, для чего и понадобилось строительство порта Сабетта.

Проект строительства нового сухогрузного района порта Тамань прошел экоэкспертизу

Об этом заявил замминистра транспорта РФ В. Олерский. По его

словам, подготовлен проект распоряжения правительства РФ, который поможет преодолеть несоответствия проекта порта с действующим законодательством, возникшие в рамках его подготовки. "Это первый в своем роде проект — таких ранее никогда не было. Тем не менее, постепенно мы движемся к его реализации, и в ближайшее время проект будет внесен в Главгосэкспертизу, причем экологическая экспертиза уже пройдена. Задача — в 2013 г. приступить к строительству, процедурам концессионных конкурсов и выбору инвесторов", — заявил замминистра, сообщает *Portnews.ru*.

Новый сухогрузный район порта Тамань предполагается построить на Таманском полуострове (Краснодарский край) на основе механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). Порт будет интегрирован в систему международного транспортного коридора "Север—Юг". Основанием для строительства объекта стала федеральная целевая программа (ФЦП) "Развитие транспортной системы РФ на период 2010—2015 гг.".

В рамках проекта планируется создать следующие объекты: морские контейнерные терминалы, терминалы по перегрузке угля, зерна, железнорудного концентрата, минудобрений; гидротехнические сооружения (судоходный подходной канал, оградительные сооружения, причалы для перегрузочных комплексов и судов обслуживающего флота); объекты ж/д, автодорожной и инженерной инфраструктуры.

Примечание. *Грузооборот нового сухогрузного района порта Тамань к 2020 г. запланирован в объеме 93,8 млн т.*

ЗАО "Логистика-Терминал" планирует завершить строительство склада на терминале в т.г.

ЗАО "Логистика-Терминал" (ЛТ) завершает строительство нового крытого склада на территории терминала, сообщает пресс-служба НКК. Общая площадь склада составит 6 тыс. кв. м, внутренняя высота склада — 5,1 м, допустимая нагрузка на пол — 15 т/кв. м. Завершение строительства склада планируется в апреле 2013 г.

Склад предназначен для напольного хранения тарно-штучных грузов, не требующих специального температурного режима. Помещение склада будет оборудовано системой пожаротушения и видеонаблюдения. Учет грузов будет вестись с использованием современной IT-системы.

Справка. *ЗАО "Логистика-Терминал" (ЛТ) — тыловой контейнерный терминал группы НКК. Инфраструктура комплекса включает контейнерный терминал, депо порожних контейнеров, склад перетарки и дистрибуции, т/п "Пушкинский" Балтийской таможни, склад СВХ для грузов, прибывающих автотранспортом (таможенное оформление), ПЗТК, склад СВХ, принимающий грузы в контейнерах по процедуре "сухого порта", удобные железнодорожные и автомобильные подходы.*

НКК — ведущий в РФ и СНГ оператор контейнерных терминалов. Компания была основана в 2002 г. Сеть терминалов НКК включает Первый Контейнерный Терминал в С.-Петербурге; Усть-Лужский Контейнерный Терминал в Ленинградской обл.; Контейнерный Терминал Ильичевск (Украина) и тыловой контейнерный терминал и логистический центр "Логистика-Терминал" в Шушарах, С.-Петербург. Пропускная способность контейнерных терминалов под управлением НКК составляет более 2,8 млн TEU.

Уставный фонд ФГУП "Росморпорт" увеличен

Распоряжением Росимущества принято решение об увеличении уставного фонда ФГУП "Росморпорт" на сумму 10,134 млрд руб., которая составляет величину бюджетных инвестиций в объекты имущества, завершенные строительством в 2010—2011 гг. и закрепленные за предприятием на праве хозяйственного ведения. Как указано в сообщении "Росморпорта", размер уставного фонда ФГУП "Росморпорт" после увеличения составит 25,511 млрд руб., сообщает *Portnews.ru*.

Осадка возле двух причалов Клайпедского порта увеличена

Приказом капитана Клайпедского порта была определена увеличенная осадка (предельная 13,4 м) возле причалов № 8 и № 9. Оператор АО "Клайпедская стивидорная компания" (KLASCO) у этих причалов осуществляет перевалку генеральных и навалочных грузов, заявила представитель по связям с общественностью ГП "Дирекция Клайпедского государственного морского порта" Геда Микалочене.

Подрядчик Дирекции порта — предприятие Josef Mobius Bau-Aktiengesellschaft выполнило строительные работы на объекте "Реконструкция причалов № 8 и № 9 с предусматриваемыми 1, 2, 3 этапами строительства в Клайпеде", сообщает *Baltic-course.com*.

2 этап строительства — реконструкция южной части причала № 8 (90 м).

3 этап строительства — реконструкция причала № 9 (1-ая очередь строительства) на общую сумму 24,037 млн литов (с учетом НДС).

Общая длина реконструированных причалов составляет 255 м (длина причала № 8 — 90 м, причала № 9 — 165 м).

Порт Бургас стал концессионером "Бургас-Запад"

Правительство Болгарии в отставке определило компанию "БМФ Порт Бургас" ЕАД концессионером портового терминала "Бургас-Запад", сообщает пресс-служба Кабмина Болгарии.

Концессия на портовый терминал "Бургас-Запад" предоставит необходимые средства для реконструкции и модернизации портового терминала и обеспечит приток доходов в государственную казну, прокомментировали в Совете министров.

Фиксированная сумма годовой концессионной платы — 900 тыс. левов без НДС. Кроме того, "Морской порт Бургас" будет платить 8% от размера погашения взносов по займу Болгарии в Японском банке международного сотрудничества.

Порты Европы и США выступают за экологически чистые виды топлива

В рамках программы по улучшению экологии в морских портах (WPCI), проводимой под эгидой

Международной ассоциации портов и гаваней, была создана рабочая группа по стимулированию перехода судов на использование природного газа в качестве топлива (LNG Fuelled Vessels Working Group), сообщает пресс-служба администрации порта Антверпен.

Справка. *В число участников этой группы под председательством порта Антверпен входят представители портов Европы и США — Амстердам, Бремерхафен, Брюнсбюттель, Гетеборг, Гамбург, Гавр, Лос-Анджелес, Лонг-Бич, Роттердам, Стокгольм и Зебрюгге.*

Предполагается, что к 2015 г. количество флота, использующего сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива, возрастет. Согласно недавнему исследованию, проведенному Морской администрацией Дании, использование СПГ в качестве топлива в районах контроля за выбросами серы (SECA) к 2020 г. возрастет на 140%. Это произойдет благодаря переходу на СПГ не только судов, но и автотранспорта.

В Греции разработан законопроект, освобождающий клиентов порта Пирей от НДС

В Греции разработан законопроект, освобождающий основных клиентов порта Пирей, использующих его как центр транзитных перегрузок, от уплаты налога на добавленную стоимость, сообщает *Offshore.su*.

Льготы, в частности, может получить Hewlett Packard, производитель компьютеров, который пока только планирует использовать порт Пирей.

Согласно законопроекту, компании, которые хотят воспользоваться льготой, должны перераспределять товары на сумму минимум EUR120 млн из порта Пирей каждый год на протяжении 5 лет. Стоимость импорта, который может продаваться на рынке Греции, будет ограничена до 10%.

SSAB продлил договор с портом Антверпен

Шведский производитель стали SSAB продлил 10-летний контракт с портом Антверпен на перевалку своей продукции еще на 2 года (до конца 2014 г.), сообщает пресс-служба администрации порта.

SSAB сотрудничает с перевозчиками Thor Shipping & Transport и Wijngaardnatie и стивидорной компанией Antwerp Stevedoring International для перевалки, хранения и доставки стальной продукции, которая поставляется из Антверпена в Европу и Северную Америку.

В морской порт Актау прибыл нефтесборщик

В морской порт Актау из Турции прибыло судно "Булак", предназначенное для сбора разливов нефтепродуктов с поверхности моря, сообщает *Лада.kz*. Судно заменит в порту старый мусоросборщик "Радуга", отработавший в порту практически с самого его основания.

Порт "Южный" нарастил перевалку

МТП "Южный" в январе—феврале увеличил перевалку грузов на 12,3% — до 4,024 млн т по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., сообщает пресс-служба порта.

Объем перевалки транзитных грузов составил 1,299 млн т, что на 2,3% больше, чем в январе—феврале 2012 г.

С начала т.г. около причалов порта обработано 148 судов. За 2 мес. в порту обработали 33,308 тыс. вагонов.

Порт "Ника-Тера" в 2012 г. уменьшил перевалку грузов

Объем перевалки грузов в ООО "МСП Ника-Тера" за 2012 г. составил 3,854 млн т, что на 867,978 тыс. т меньше, чем в 2011 г. Падение объема перевалки на 18% обусловлено несколькими причинами, среди них — повышение цен местными импортерами на хлоркалий на 154%, снижение субсидий индийским аграриям на закупку калийных и фосфорных удобрений, сообщает *ЦТС*.

Из общего объема переработанных в 2012 г. грузов большая часть приходится на минудобрения (сульфат аммония, аммиачная селитра, кальцинированная селитра, диаммоний фосфат, нитроаммофос, калий хлористый, карбамид) — 1,531 млн т.

Перевалка зерновых культур (кукуруза, пшеница) в 2012 г. составила 1,191 млн т.

Предприятие также работает с наливными грузами (стирол мономер, уксусная кислота, винилацетат, масло) — 154,402 тыс. т.

Объем перевалки сыпучих грузов (сера, уголь, фосфориты) в 2012 г. составил 971,124 тыс. т. Штучно-тарных грузов (стекло, шпунт, мешки) компания перевалила 6,224 тыс. т.

Итоги февраля т.г. в Евпаторийском МТП

По итогам работы за февраль 2013 г. продолжается рост показателей судозаходов и эффективность обработки судов в порту.

За февраль 2013 г. в порту было обработано 45 судов. Это на 29 судов больше, чем за аналогичный период 2012 г., сообщает пресс-служба порта.

В числе принятых под обработку — 13 паромов и 4 судна с генгрузами.

Перевыполнение плана грузопереработки составило более 29 тыс. т.

Ильичевский МТП в 2012 г. сократил чистую прибыль

Ильичевский МТП по итогам 2012 г. получил свыше $12,5 млн чистой прибыли, что на 35% меньше, чем за аналогичный период 2011 г., сообщает пресс-служба Одесской ОГА.

Результат года получен на фоне роста перевалки на 7,3% — до 14,5 млн т.

Капитальные инвестиции по итогам 2012 г. составили $23 млн, что на 68% выше объема 2011 г.

ООО "Порт Высоцкий" за 2 мес. 2013 г. увеличило объем перевалки угля

ООО "Порт Высоцкий" в январе—феврале 2013 г. увеличило объем перевалки российского энергетического угля на 66,9% к уровню аналогичного периода 2012 г. — до 703,43 тыс. т, сообщает пресс-служба компании.

В феврале 2013 г. стивидорная компания "Порт Высоцкий" отгрузила 308,07 т российского энергетического угля.

Грузооборот порта Архангельск за 2 мес. 2013 г. вырос

Грузооборот порта Архангельск за январь—февраль 2013 г. вырос на 33% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 658,4 тыс. т, сообщает пресс-служба администрации порта. В т.ч. объем перевалки нефтепродуктов вырос более чем в 2 раза — до 402,7 тыс. т, угля возрос в 3,7 раза — до 96,8 тыс. т, лесных грузов сократился на 17,4% — до 82,6 тыс. т, целлюлозы, бумаги и картона вырос в 4,8 раза — до 54,1 тыс. т.

Грузооборот Актауского ММТП в январе—феврале 2013 г. вырос

Грузооборот АО "НК "Актауский международный морской торговый порт" в январе—феврале 2013 г. вырос на 5,9% к уровню января—февраля 2012 г. — до 2,5 млн т, сообщает пресс-служба предприятия.

Объем перевалки нефти и нефтепродуктов составил 1,501 млн т (+18%), сухих грузов — 503,3 тыс. т (-18,8%), в т.ч. металлопродукции — 143,2 тыс. т, других грузов — 63,6 тыс. т, зерна — 89,5 тыс. т. Объем паромных перевозок составил 207 тыс. т. С начала 2013 г. в порт было совершено 312 судозаходов (-7,4%).

В феврале т.г. предприятие перевалило 847,1 тыс. т сухих и нефтеналивных грузов. В т.ч. объем перевалки нефтеналивных грузов составил 636,6 тыс. т, металлопродукции — 49,1 тыс. т, паромных грузов — 86,3 тыс. т, зерна — 41,9 тыс. т, других грузов — 33,3 тыс. т. Количество судозаходов — 135.

Грузооборот сухих грузов Батумского морпорта за 2 мес. 2013 г. вырос

Объем грузооборота сухих грузов Батумского морпорта (БМП) за 2 мес. 2013 г. составил 338,429 тыс. т, что на 84,7% первышает показатель аналогичного периода 2012 г., сообщает пресс-служба порта.

35% грузооборота сухих грузов относится к импорту.

Объем грузооборота сухих грузов в январе 2013 г. составил 200,23 тыс. т, что на 79% (88,48 тыс. т) превышает показатель аналогичного периода 2012 г. и на 77,23 тыс. т — плановые показатели.

План производственной программы сухих грузов БМП на 2013 г. составляет 1,8 млн т. Грузооборот сухих грузов Батумского морского порта в 2012 г. вырос на 5,13% — до 1,58 млн т.

Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря в январе т.г. вырос

Общий грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря за январь 2013 г. составил 29,876 млн т, прирост — 6%, или +952,0 тыс. т, сообщает пресс-служба Клайпедского порта.

За январь 2013 г. в Клайпедском порту и на терминале Бутинге перевалено 3,96 млн т морских грузов, общее изменение объемов грузооборота составило +7,4% по сравнению с январем 2012 г. За рассматриваемый период в Клайпедском порту перевалено 2,96 млн т, изменение составило +2,6%, или +0,07 млн т, а на терминале Бутинге перелито 1,0 млн т, изменение составило +24,9%, или +0,2 млн т.

Наибольший рост грузооборота в Клайпедском порту за январь 2013 г., по сравнению с 2012 г., достигнут за счет увеличения объемов перевалки сельскохозяйственной продукции (+258,1 тыс. т), сырой нефти (+199,6 тыс. т), сахарного сырья (сыпучего) (+44,0 тыс. т), грузов ro-ro (+26,3 тыс. т).

Основное падение грузооборота в 2013 г., по сравнению с январем 2012 г., произошло за счет сокращения перевалки сыпучих натуральных и химудобрений (-80,8 тыс. т), руды (-46,4 тыс. т) и нефтепродуктов (-25,3 тыс. т).

В порту Хельсинки уменьшился пассажиропоток

Пассажиропоток порта Хельсинки в феврале 2013 г. составил 701 тыс. чел., а в целом в первые 2 мес. т.г. — 1,3 млн чел. Уменьшение числа туристов связано с тем, что в начале т.г. многие суда находятся на техническом обслуживании и не совершают рейсы. (Так, например, в конце февраля т.г. открыли новый сезон навигации паромы St. Peter Line.) Грузооборот порта составил в январе 2013 г. 740 тыс. т. Объемы импорта по сравнению с предыдущим годом сократились на 10%, экспорта — на 2%, сообщает администрация порта Хельсинки.

Морские перевозки пассажиров между европейскими портами и Великобританией упали

Впервые с момента открытия в 1994 г. грузооборот товаров, перемещенных через тоннель под Ла-Маншем, превысил грузооборот между европейским континентом и Великобританией, осуществленный на паромах между Кале и Дувром, сообщает *Lemarine*. Железнодорожные челноки перевезли в тоннеле 1,464 млн большегрузных автомобилей и прицепов, тогда как 3 паромные компании перевезли 1,37 млн ед. грузового транспорта.

Количество пассажиров, воспользовавшихся тоннелем на поездах Eurotunnel и Eurostar, превысило 20 млн чел., что превзошло пассажиропоток паромных компаний на маршрутах между континентом и Британскими островами. Морским сообщением между Данией, Нидерландами, Бельгией, Францией и Испанией в общей сложности воспользовались в 2012 г. 19,7 млн чел., что на 7% меньше, чем в 2011 г.

Речной грузооборот между Румынией и Венгрией в 2012 г. вырос

Речной грузооборот между Румынией и Венгрией в 2012 г. вырос в 1,7 раза — до 2,058 млн т. Об этом заявил коммерческий директор Администрации морских портов Констанцы Георг Габриэль Визан, сообщает *BSNews.*

В целом, общий трафик с Венгрией в 2012 г. составил 3,160 млн т, увеличившись по сравнению с 2011 г. в 1,86 раза.

Наиболее значительное увеличение было отмечено в таких грузах: зерновые — 1,890 млн т (+127%), минеральное топливо — 961 тыс. т (+54%), железная руда, чугун и металлолом — 82,5 тыс. т (+14%).

ЧСЗ готов участвовать в модернизации флота РФ

Черноморский судостроительный завод готов рассматривать предложения о сотрудничестве в вопросах модернизации флота России. Об этом заявил гендиректор завода В. Калашников в ходе рабочего визита представителей Минпромторга России на предприятие, сообщает пресс-служба завода.

Гости осмотрели поточно-позиционную линию предприятия, ознакомились с достроечными набережными, наклонными стапелями и плавучим доком завода. Также российская сторона была проинформирована о ходе выполнения текущих судостроительных и судоремонтных проектов на предприятии.

Справка. *Государственная акционерная холдинговая компания "Черноморский судостроительный завод" — крупнейшее предприятие отрасли в Украине и одно из наиболее мощных в Европе было основано в 1897 г. Компания располагает возможностями по ремонту танкеров, балкеров и других типов судов с докованием судов доковым весом до 7 тыс. т и длиной до 130 м. 90,25% акций завода владеет "Херсонский судостроительный завод".*

ОАО "СНСЗ" подписало контракт на строительство буксиров

ОАО "Средне-Невский судостроительный завод" (входит в состав ОСК) подписало контракт с ООО "П.ТрансКо" на строительство шести буксиров проекта 81, сообщает пресс-служба судостроительного предприятия. Сдача судов заказчику запланирована на апрель—май 2014 г.

Буксир-толкач проекта 81 имеет полное водоизмещение 365 т, длину 25 м, ширину 10 м.

Судно предназначено для толкания и кратковременной (аварийной) буксировки барж проекта 82 полным водоизмещением около 5200 т со скоростью 10 узлов. На судне установлено уникальное бортовое сцепное устройство типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc. Благодаря винторулевым колонкам буксиры обладают высокой маневренностью и просты и удобны в управлении.

Самое большое судно в мире спущено на воду

Первое судно проекта Triple-E, заказанное Maersk Line, спущено на воду на верфи Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Okpo. Судно, получившее имя Maersk Mc-Kinney Moller, является самым большим судном в мире.

Класс Triple-E был создан для решения трех основных проблем — экономии места, энергоэффективности и экологичности в эксплуатации, сообщает *Korabel.ru.*

Судно длиной более 400 м при ширине в 59 м и высоте 73 м имеет вместимость 18000 контейнеров TEU, что на 16% больше самого большого контейнеровоза — Emma Maersk.

Судно класса Triple-E производит на 20% меньше CO_2 за перемещенный контейнер, чем Emma Maersk, и вдвое меньше среднего показателя на Азиатско-Европейском рынке. Кроме того, новый контейнеровоз будет потреблять на 35% меньше топлива на один контейнер, чем суда вместимостью 13100 TEU, которые будут поставляться на контейнерные линии в ближайшие пару лет.

Cathelco поставит средства антикоррозийной защиты

Cathelco получила заказ на поставку систем антикоррозийной защиты корпусов для двух круизных судов, которые должны быть построены для Viking Ocean Cruises на итальянской судоверфи Fincantieri, сообщает пресс-служба Cathelco.

Первое судно планируется завершить в начале 2015 г., второе — в начале 2016 г. Оба судна будут иметь 472 каюты, они рассчитаны на перевозку 998 пасс.

Система электрической катодной защиты (ICCP) Cathelco будет установлена на кормовой и носовой частях судна. Помимо защиты корпуса от коррозии, система поможет сократить расходы на ремонт судна.

Носовая 100-амперная система будет состоять из двух C-Max анодных дисков, закрепленных на левом и правом бортах судна вместе с электродами, которые подключены к панели управления.

Более мощная, 250-амперная установка будет закреплена на кормовой части и будет состоять из двух C-Max анодных дисков и электродов, на которые будет подаваться напряжение с тиристорной панели управления.

Система нейтрализует электрохимическую активность на поверхности судна с помощью подачи противоположно заряженного тока. Устройство подавляет химические реакции, вызывающие коррозию на поверхности корпуса. Система также предохраняет от коррозии, вызванной наличием разнородных металлов в корпусе судна.

Справка. *Компания Cathelco является ведущим мировым производителем систем антикоррозийной защиты (ICCP) для круизных лайнеров, торговых и военных судов.*

Украина намерена восстановить позиции на рынке грузоперевозок река—море

Правительство Украины поставило задачу довести до конца проект реализации глубоководного судового хода (ГСХ) Дунай—Черное море.

Соответствующий пункт включен в перечень приоритетов Мининфраструктуры, согласованных в рамках реализации Транспортной стратегии Украины до 2020 г.

Планируется реализация второго этапа проекта создания ГСХ — доведение проходных глубин до проектной отметки в 7,2 м. Первый этап, реализованный в настоящее время, предусматривает глубины 5,85 м. Работы должны начаться в т.г.

Согласно утвержденному КМУ проекту, параметры ГСХ должны составить: длина — 172,36 км (в т.ч. морского подходного канала — 3,432 км); глубина — 7,2 м. Завершение проекта позволит Украине забрать у Румынии, располагающей сетью дельтовых каналов,

фактически монопольное положение на рынке перевозок Дунай—Черное море, сообщает *РЖД-Партнер*.

Ferrexpo запустила в работу крупнотоннажный балкер

Британская Ferrexpo plc, контролирующая в Украине ОАО "Полтавский горно-обогатительный комбинат" (ПГОК), ввела в эксплуатацию морское крупнотоннажное перевалочное судно Iron Destiny водоизмещением 99,919 тыс. т длиной 245 м и шириной 42 м, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Судно введено в эксплуатацию в соответствии с долгосрочным арендным соглашением между судовладельцем и группой Ferrexpo. При этом отмечается, что это первое судно такого класса, которое будет работать в украинских портах для увеличения скорости погрузки океанских судов класса cape size.

Судно оборудовано четырьмя кранами Liebherr повышенной грузоподъемности. Для Ferrexpo оно будет выполнять функцию перевалки железной руды на океанские суда класса cape size для транспортировки продукции Ferrexpo в адрес клиентов в страны Азии и Ближнего Востока, такие как Китай, Япония, Южная Корея, Индия, и страны Персидского залива.

Справка. *Ferrexpo AG — швейцарская железорудная компания с активами в Украине, крупнейший производитель и экспортер окатышей в СНГ. Основными потребителями продукции являются сталелитейные предприятия из Австрии, Сербии, Словакии, Чехии, Германии и других европейских стран, а также из Китая, Индии, Японии, других азиатских стран.*

Ferrexpo plc владеет 100% акций Ferrexpo AG, которой, в свою очередь, принадлежит 97,34% акций Полтавского ГОКа.

"Смарт-холдинг" предлагает снизить канальный сбор

Инвестиционная группа "Смарт-холдинг" (Украина) предложила обновить тарифную политику государства в отношении канального сбора.

Предложение озвучено от имени ПАО "Херсонский судостроительный завод", входящего в группу. Его содержание — предоставление скидки в размере 100% к канальному сбору для судов типа река—море, построенных после 2011 г. украинскими профильными предприятиями.

По словам инициаторов, указанная мера будет стимулировать переход украинских производителей к полнокомплектному судостроению, поскольку указанный тип флота является одним из наиболее перспективных для системы украинских грузоперевозок.

Данный проект согласуется с заявленным Украиной курсом на развитие речных перевозок, с опорой на экспорт зерногрузов по системе река—море. Кроме того, украинские судостроители намерены закрепиться на рынке полнокомплектного среднетоннажного судостроения в сегменте наливного флота (строительство судов типа река—море для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов), сообщает *РЖД-Партнер*.

Состоялось заседание Совета паромной переправы Кавказ—Варна

В морпорту Кавказ состоялось второе заседание российско-болгарского Совета по совместной эксплуатации железнодорожно-паромной переправы между портами Варна (Болгария) и Кавказ (РФ).

От российской стороны в заседании Совета участвовали представители Росморречфлота, ОАО "Российские железные дороги", ФГУ "Администрация морских портов Тамани", ФГУП "Росморпорт", ООО "Аншип", ООО "СетКо", ЗАО "Анроскрым".

От болгарской стороны в заседании Совета участвовали представители ЕООО "БЖД-Грузовые перевозки", ООО "Варнафери", ООО "Трайдент Фрейт", сообщает *Morflot.ru*.

На заседании Совета были рассмотрены вопросы об изменении состава членов Совета, о выполнении решений 1-го учредительного заседания Совета, анализ работы железнодорожно-паромной переправы между портами Варна и Кавказ, а также вопросы технического и эксплуатационного характера с целью повышения эффективности работы железнодорожно-паромной переправы.

Обновленный Панамский канал откроется в апреле 2015 г.

Строительство третьей очереди судоходных шлюзов Панамского канала завершится в апреле 2015 г. Его открытие, изначально намеченное на октябрь 2014 г., было отложено из-за возникших проблем — в частности, среди прочих причин фигурирует качество используемого бетона. Руководитель Администрации Панамского канала Хорхе Кихано заявил, что инженерные работы в феврале т.г. были выполнены на 53%. Он также заявил, что шлюзы в карибской части канала будут завершены раньше, чем в тихоокеанской. Это позволит техникам провести испытания до начала движения кораблей. Шлюзные ворота третьей очереди, собранные в Триесте (Италия), в июне т.г. будут отправлены кораблем в Панаму. Каждые из них весят 4,2 тыс. т, сообщает *Votpusk.ru*.

Работы по расширению морского пути позволили восстановить почти 900 га земли посредством чистки прибрежных зон. Данные изменения сделают возможным проход кораблей класса Post Panamax, более крупных, нежели суда Panamax, которые имеют длину 294 м и ширину 32,3 м при осадке 12,04 м. Кроме того, расширение канала позволит сократить уровень выбросов углекислого газа за счет сокращения времени движения кораблей между Карибским морем и Тихим океаном. Работы ведутся консорциумом Grupo Unidos por el Canal (GUPC), в состав которого входят компании Sacyr Vallehermoso из Испании, Impregilo из Италии, Jan de Nul из Бельгии и панамская Constructora Urbana (Cusa).

Maersk Line предпочел использовать Суэцкий канал вместо Панамского

Maersk Line принял решение использовать для своей линии TP7, которая связывает восточное по-

бережье Северной Америки и северный Китай, Суэцкий канал вместо Панамского, сообщает *Lemarin*.

Компания объяснила свое решение желанием снизить издержки на $100 млн ежегодно, поставив на линию контейнеровозы вместимостью 9000 TEU вместо судов класса panamax (4500 TEU). Использование крупнейших судов позволяет существенно экономить на заходах в порт.

Минтранс РФ намерен добиться исключения стивидорных компаний из реестра естественных монополий

Об этом заявил замминистра транспорта РФ Виктор Олерский. По его словам, в настоящее время по нескольким портам уже запущен процесс ценового дерегулирования, который поддержан Федеральной службой по тарифам РФ (ФСТ). Между тем, хотя министерство предлагало провести ценовое дерегулирование сразу по всему списку стивидорных компаний (за исключением 10 портов Севера и отчасти Дальнего Востока), ФСТ решила делать это отдельно по каждому порту, сообщает *Portnews.ru.*

Между тем, для исключения стивидорных компаний из реестра субъектов естественных монополий требуется принятие соответствующих поправок в федеральный закон "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства".

Представительство Maersk в РФ принято в состав АСК

Представительство Maersk в России ЗАО "Маэрск" принято в состав Ассоциации судоходных компаний России (АСК). По словам директора московского офиса "Маэрск" Е. Бурцевой, компания способна внести вклад в работу ассоциации в оценке международного опыта судоходства и перспектив контейнеризации грузов в РФ, сообщает *Portnews.ru.*

Danube Logistics увеличила мощность фидерной услуги

Компания ICS Danube Logistics — поставщик услуг контейнерных перевозок, удвоила мощности фидерной услуги между контейнерным терминалом в Джурджулешть и Южным контейнерным терминалом Констанца.

Для увеличения мощности Danube Logistics зафрахтовала большее, чем предыдущее, по размеру судно, способное перевозить до 80 TEU за рейс. Учитывая, что судно может осуществлять рейс Констанца—Джурджулешть 2 раза в неделю, мощность фидерной услуги составляет на данный момент до 160 TEU в неделю, сообщает *Blackseanews.net*.

Справка. *ICS Danube Logistics SRL предоставляет клиентам международные услуги по перевозке контейнеров, сотрудничая с лидирующими морскими линиями контейнерных перевозок в Южном контейнерном терминале Констанца.*

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

"Укрзалізниця" согласовывает техрешения для пассажирских двухсистемных электровозов для Украины

В "Укрзалізниці" состоялось совещание с участием производителей тягового подвижного состава, комплектующих деталей, узлов и систем, которые планируется применить в будущей конструкции пассажирских двухсистемных электровозов для железных дорог Украины. В мероприятии приняли участие представители отечественных предприятий-производителей комплектующих: концерна "Укрросметалл" (г. Сумы), ОАО НПЦ "Трансмаш" (г. Луганск), ООО ПКВП "МДС" (г. Днепропетровск), ООО "НПО" Хартрон-Экспресс "(г. Харьков), ОАО "Укрэлектроаппарат" (г. Хмельницкий), ПАО "Тернопольский радиозавод "Орион", ООО "Брашов" (г. Львов), ОАО "Крюковский ВСЗ" (г. Кременчуг), а также специалисты Днепропетровского национального университета ж/д транспорта. Кроме этого, были приглашены представители ведущих европейских компаний-производителей оборудования и компонентов для железнодорожного подвижного состава НГЗ "ТРАНСМАШ", "НПО "САУТ", ОАО "НИИАС" (РФ), "Кнорр-Бремзе" (Германия). В ходе совещания были рассмотрены предложения относительно размещения оборудования на электровозе, компоновки основных и вспомогательных систем и узлов, дизайна экстерьера. Также были проанализированы предложения производителей комплектующих деталей и систем для тормозного оборудования, колесных пар, кабинных модулей электровоза, сантехнического модуля, радиостанций, комплекса безопасности, систем видеонаблюдения и т.д.

Участники совещания обсудили ход работ по проектированию тягового трансформатора, колесных пар, систем пожаротушения и пожарной сигнализации, а также определили возможные сроки проведения проектных работ и изготовления узлов и деталей будущего электровоза.

Примечание. *На железных дорогах Украины двухсистемные пассажирские электровозы еще никогда не использовались, хотя в локомотивном парке "Укрзалізниці" функционируют двухсистемные грузовые электровозы. Данный тяговый подвижной состав может работать на двух видах тока — переменном и постоянном, поэтому в местах стыковки различных систем питания электрифицированных участков ж/д не нужно менять локомотив и тратить на это время.*

Обновление подвижного состава "Укрзалізниці" предусмотрено Программой экономической активизации на 2013—2014 гг., разработанной правительством Украины по поручению Президента Украины, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Крюковские скоростные поезда выйдут на украинские маршруты, если из госбюджета выделят деньги на их покупку

По словам гендиректора "Укрзалізниці" С. Болоболина, новый поезд Крюковского вагоностроительного завода прошел первый этап испытаний; в настоящее время работает межведомственная комиссия по его приемке. "Там есть ряд недостатков, поэтому испытания продлили до 1.04.2013 г. В случае их успешного завершения мы надеемся, что будет поддержано наше предложение, и поскольку это предусмотрено госпрограммой развития ж/д транспорта, крюковский поезд будет приобретен за счет бюджетных средств. Он мог бы работать наряду с составами Hyundai и Skoda. Скорее всего, если в соответствии с госпрограммой бюджет выделит деньги, мы планируем его эксплуатировать между Харьковом и Симферополем", — сказал С. Болоболин.

Ранее сообщалось, что поезда производства КВСЗ планируют эксплуатировать на маршрутах направлением из Харькова, Донецка и Днепропетровска в Симферополь.

По словам С. Болоболина, также на крымском направлении можно использовать крюковский состав, купленный в 2011 г., сообщает *Магистраль*.

Hyundai потянут на ремонт итальянские локомотивы

Харьковское ремонтно-экипировочное депо заменило советский тепловоз ЧМЕ-3 на современнный итальянский локомобиль LOK 2000 Zephir. Локомобиль в 6—7 раз меньше своего предшественника (весит 20 т), а его мощность — 175 л.с.

Новый транспорт легко передвигает 471-тонный Hyundai по ремонтному депо. Чтобы доставить Hyundai в стойловую часть ремонтно-экипировочного депо, машинисту понадобилось не более пяти минут, сообщает *gortransport.kharkov.ua*.

Примечание. *Тепловоз ЧМЕ-3 тянул поезда Hyundai, когда те ломались посреди дороги, до пункта назначения. 5.03.2013 г. снова произошла поломка поезда Hyundai. В частности, поезд № 156 сообщением Киев—Харьков в 7 час. 24 мин. в районе ст. Гребенка ЮЖД остановился и потерял возможность самостоятельно передвигаться. После устранения технической неисправности поезд продолжил движение самостоятельно, прибыв на конечную станцию Харьков-Пассажирский. Общая задержка по прибытию на конечную станцию составила 2 часа 58 мин. По предварительным данным, причиной неисправности поезда стало самовольное срабатывание стояночного тормоза. Причина возникновения повреждения изучается специально созданной комиссией.*

Частые поломки поездов Hyundai начались зимой 2012 г. с наступлением холодов. Впоследствии "Укрзалізниця" заявила, что причины поломок обнаружены и будут оперативно устранены.

Услуги скоростных пассажирских перевозок в Украине востребованы

Об этом сообщил в интервью *УНИАН* директор "Украинской железнодорожной скоростной компании" (УЖСК) Л. Лобойко. По его словам, в настоящее время проведен ряд модернизаций поездов, устранены замечания, и с начала января поезда начали ездить "практически без проблем". Отмечено, что в настоящее время населенность поезда Киев—Харьков составляет более 73%, а в отдельные дни — до 100%. В этом направлении даже был введен дополнительный состав по пятницам. Несмотря на то, что возможно пока поезд отправляется из Киева не в очень удобное время (в 12:15), он достаточно заполнен. Теперь его отправление планируют перенести ближе к вечеру.

Л. Лобойко отметил, что в ближайшее время планируют продлить маршрут поезда Hyundai от Днепропетровска до Запорожья. Также, по его словам, имеются "серьезные перспективы в направлении на Одессу, но там нужно поднимать инфраструктуру".

Кроме того, в ближайшее время планируется пустить поезд на Львов не с вокзала Киев-Пассажирский, а со станции Дарница (в обратном направлении он также будет следовать до станции Дарница, а на ст. Киев-Пассажирский просто делать остановки). В дальнейшем на станции Дарница планируется сделать остановки также донецкого и харьковского поездов.

Справка. *ГП "Украинская железнодорожная скоростная компания" (УЖСК) было создано в соответствии с приказом Мининфраструктуры Украины от 22.02.2012 г. № 116. В ее ведении — организация эксплуатации и техобслуживания скоростного подвижного состава отечественных и зарубежных производителей.*

Введение новых дифференцированных тарифов во 2 классе скоростных поездов пока не планируется

Как сообщалось, с 1.03.2013 г. начала действовать система дифференциации стоимости билетов в вагонах 1 класса поездов Интерсити+ в зависимости от их даты продажи. В рамках этой системы стоимость билета при покупке его за 45 дней до оправления поезда будет значительно дешевле — примерно на 15% (коэф. индексации от стоимости плацкарты — 0,85). При покупке билета за 1—2 суток коэф. индексации составит 1,15, и стоимость билета т.о. возрастет.

Введение подобной практики при покупке билетов в вагоны 2 класса, судя по всему, пока не планируется. В частности, по словам директора "Украинской железнодорожной скоростной компании" (УЖСК) Л. Лобойко, согласно постановлению КМУ № 1548, "компания имеет право самостоятельно решать тарифные вопросы исключительно в отношении перевозок в 1 классе и только до декабря 2013 г.".

Примечание. *Л. Лобойко пояснил, что в настоящее время тарифы на железнодорожные перевозки, в т.ч. на перевозки 2 классом регулируются приказом Минифраструктуры № 170. Изменять тарифы самостоятельно, без внесения соответствующих изменений в нормативную базу, компания не может, сообщает* УНИАН.

"УЖСК" формирует предложения для экономии пассажирам стоимости билетов

Об этом сообщил в интервью *УНИАН* глава "Украинской железнодорожной скоростной компании"

Л. Лобойко. Так, например, по его словам, "УЖСК" инициирует бонусную систему по учету миль (подобную существующей на авиатранспорте). Правда "в данном вопросе есть проблемы с системой продажи билетов".

Кроме того, в ближайшее время планируется ввести определенные скидки на семейные поездки, студенческие. Уже действует скидка в 10% на покупку билетов "туда и обратно".

Помимо прочего, планируется развитие ряда сервисов для пассажиров "Украинского экспресса" (например, трасфер от киевского ж/д вокзала в аэропорт "Борисполь"). Также существует идея сделать возможным, чтобы пассажиры при желании регистрировались на свой авиарейс прямо в поезде.

К ТЕМЕ:

"УЖСК" завершила 2012 г. с убытками

По словам директора "УЖСК" Л. Лобойко, в настоящее время компания имеет до 30 млн грн. чистого убытка. Об этом он сообщил журналисту *УНИАН,* комментируя финансовые показатели за 2012 г.

Л. Лобойко, в частности, пояснил, что убыток формируется из-за того, что компания взяла поезда в лизинг. Лизинговые платежи составляют до 30 млн грн. в месяц за все 12 поездов (10 межрегиональных корейских поездов производства Hyundai Rotem и 2 чешских двухэтажных межрегиональных поезда двойного тока Skoda). "Однако, если рассматривать чистые перевозки, без лизинговых платежей, то мы — рентабельное производство. Планируем, что в течение 7 лет получим этот подвижной состав в собственность, тогда можно будет регулировать и тарифную политику, и другие вещи", — отметил руководитель.

488 локомотивов ПЖД оборудовали спутниковой навигацией

Приднепровская ж/д оборудовала 488 локомотивов системой спутниковой навигации. Из них 147 локомотивов эксплуатируются в локомотивном депо Нижнеднепровск-Узел, 17 — в Синельниково, 64 — в Кривом Роге, 24 — в Пятихатках, 129 — в Мелитополе, 36 — в Симферополе, 51 — в Днепропетровске, 17 — в Пологах и 3 — в Керчи.

В течение 2013 г. предприятие планирует оборудовать спутниковой навигацией еще 12 локомотивов, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Приднепровская ж/д наращивает перевозку грузов

За 2 месяца 2013 г. Приднепровская ж/д погрузила 17,995 млн т грузов, что на 4% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В частности, во внутреннем сообщении погружено 10,565 млн т грузов (+0,8% к аналогичному периоду прошлого года). В т.ч.: каменного угля — 2,442 млн т, кокса — 201,9 тыс. т, нефти и нефтепродуктов — 186,1 тыс. т, флюсов — 546,9 тыс. т, руды железной и марганцевой — 5,747 млн т, черных металлов — 352,3 тыс. т, лома черных металлов — 131,2 тыс. т, стройгрузов — 193,7 тыс. т, промсырья и формовочных материалов — 380,4 тыс. т, цемента — 83,8 тыс. т, зерна — 13,5 тыс. т, остальных продовольственных и сборных товаров — 253, 8 тыс. т и т.д.

На экспорт за отчетный период ПЖД погрузила 7,428 млн т (+8,8%): кокса — 28,5 тыс. т, руды железной и марганцевой — 4,624 млн т, черных металлов — 1,987 млн т, хим- и минудобрений — 137,8 тыс. т, стройгрузов — 286,8 тыс. т, зерна — 52,3 тыс. т, др. продовольственных и сборных грузов — 317,5 тыс. т.

Сокращения в Ренийском ж/д депо приведут к недопоступлению в горбюджет

Об этом в ходе сессии Ренийского горсовета сообщил депутат от фракции Партии регионов В. Милев, озвучив цифру 1,5 млн грн. Еще 500 тыс. грн., по его словам, недополучит и Пенсионный фонд.

Как пояснил В. Милев, сокращения связаны с реструктуризацией ж/д транспорта. В частности, с переводом ренийского депо в состав локомотивного депо Одесса-Сортировочная.

Гораздо более плачевными могут обернуться "реформы" в структуре Одесской железной дороги для бюджетов Раздельной и Котовска, где именно железная дорога является основным наполнителем местных бюджетов, сообщает *eho-ua.com*.

"Укрзалізниця" настаивает на эффективном использовании ее вагонного парка

Как сообщает пресс-служба "Укрзалізниці", ситуация с задержками грузовых вагонов и целых поездов по вине некоторых грузовладельцев на магистральных путях остается сложной. Так, по данным на начало марта, на подходах к предприятиям заказчиков простаивало 20 поездов. Это мешало организации движения грузовых и пассажирских поездов и значительно усложняло эксплуатационную работу железных дорог Украины.

В частности, на Приднепровской ж/д ожидало погрузки 8 поездов (1 — с зерном, 3 — с гематитом и 4 — с газом), на Одесской ж/д были задержаны 12 пустых складов (4 — пустых, 2 — с флюсами, 6 — с газом).

Из-за нарушения предприятиями нормативных сроков погрузки и выгрузки были задержаны и изъяты из обращения 1099 вагонов.

В пресс-службе ведомства подчеркивают, что, к сожалению, задержки вагонов носят систематический и прогрессирующий характер — предприятия значительно превышают нормативное время пользования вагонами под грузовыми операциями на подъездных путях. "Укрзалізниця" настаивает на соблюдении норм единого технологического процесса (ЕТП) и требует от грузоотправителей и грузовладельцев своевременного возврата дефицитного подвижного состава.

К ТЕМЕ:

В ОАО "РЖД" рассчитали убытки от каждого брошенного поезда

Как сообщает *РЖД-Партнер,* за 2012 г. и за два месяца 2013 г. потери "РЖД" по причине брошенных поездов составили 2,224 млрд руб. Т.о., брошенный состав оценивается в 61 тыс. руб. В эту сумму вхо-

дят 32 тыс. руб., которые компания тратит непосредственно на оставление и подъем поезда, а остальное — штрафы.

"РЖД" развивает подходы к портам

В 2012 г. ОАО "РЖД" направило 130 млрд руб. на развитие подходов к портам. Из них 53 млрд руб. были инвестированы в инфраструктуру подходов к портам Северо-Западного бассейна, 27 млрд руб. — Южного бассейна, 27 млрд руб. — Дальневосточного бассейна. Об этом изданию *РЖД-Партнер* сообщил гендиректор ОАО "Институт экономики и развития транспорта" (ИЭРТ) Ф. Пехтерев. По его словам, к разряду проектов первостепенной важности относятся в т.ч. развитие линии Мга—Гатчина—Усть-Луга и реконструкция Волжской Рокады (им. М. Горького—Котельниково—Краснодар), которая обусловлена необходимостью обеспечения доставки грузов в порты Азово-Черноморского бассейна.

В 2013 г. на развитие ж/д подходов к портам бюджетом "РЖД" предусмотрено 110 млрд руб., в т.ч. 39 млрд руб. — в Северо-Западном бассейне, 19 млрд руб. — в Южном бассейне, 42 млрд руб. — в Дальневосточном бассейне.

Примечание. *По прогнозам ИЭРТ, к 2020 г. прирост грузооборота морских портов Северо-Запада к уровню 2012 г. составит порядка 85%, портов Юга России — 94%, портов Дальнего Востока — 56%. С учетом существующего состояния инфраструктуры наиболее сложное положение в перспективе складывается на подходах к портам Северо-Запада и Дальнего Востока.*

В 2014 г. "РЖД" планируют ввести вторые пути еще на двух участках линии на Тамань

В 2013 г. инвестиции в реализацию программы "Комплексная реконструкция участка 9 км—Юровский—Анапа—Темрюк—Кавказ" на Северо-Кавказской ж/д составят 4,6 млрд руб. Реализация программы позволит сократить время движения поездов и увеличить объемы перевозимых грузов в направлении портов Таманского полуострова, сообщает пресс-служба "РЖД".

В 2013 г. будет построено 13,5 км вторых путей на перегоне Варениковская—Юровский и завершится реконструкция ст. Вышестеблиевская. Также начнется разработка рабочей документации для строительства второго пути на перегоне Старотитаровка—Вышестеблиевская.

Продолжится строительство вторых путей на перегонах Юровский—Красная Стрела и Красная Стрела—Старотитаровка. Ввод этих объектов в эксплуатацию запланирован в 2014 г., сообщает пресс-служба "РЖД".

2013 г. начался для компании Transiidikeskuse успешно

За январь—февраль т.г. на контейнерном терминале Transiidikeskuse в Мууга было обработано 38,641 тыс. TEU (на 7% больше, чем за аналогичный период прошлого года). В феврале этого года на терминале было обработано 19,379 тыс. TEU, сообщает *Инфраньюз*. По словам председателя правления Transiidikeskuse Э. Лайдвеэ, начиная с марта т.г., будет увеличено количество отправляемых из терминала компании контейнерных поездов на Калугу (с комплектующими для автомобилей Mitsubishi). За счет проекта железнодорожной контейнерной линии Мууга—Калуга годовой контейнерооборот терминала должен увеличиться на 10%.

В то же время снижение внутреннего спроса в России заставляет транзитные предприятия быть более внимательными. "Ситуация слегка беспокоит. Если показатели роста контейнерооборота в январе—феврале продолжали увеличиваться, то суммарный грузооборот составил 421 тыс. т, что на 13% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. И это напрямую связано со снижением внутреннего потребления в России", — отмечает Э. Лайдвеэ.

Китай предоставит Шри-Ланке кредит на строительство железной дороги

Экспортно-импортный банк Китая предоставит Шри-Ланке заем в $278,2 млн на строительство ж/д пути к порту Хамбантота. При этом заем под 2% в год предоставляется на 20 лет с пятилетним беспроцентным периодом.

Как заявил Минфин Шри-Ланки, заем, предоставленный Китаем, будет использован на строительство одноколейных ж/д путей протяженностью 27 км, связывающих порт Хамбантота и Матару — один из самых больших городов на южном побережье острова.

Справка. *Китай уже одолжил Шри-Ланке $1,5 млрд на строительство порта Хамбантота и $209 млн на строительство близлежащего аэропорта, который начнет работать 18.03.2013 г., сообщает* Portnews.

"Металлоинвест" и Globaltrans пересмотрят условия оказания транспортных услуг

В ближайшее время Globaltrans и "Металлоинвест" пересмотрят условия договора на оказание транспортных услуг, сообщает *Коммерсант*. В частности, ж/д оператор получит почти 100% грузовой базы металлургического холдинга на 2 года, хотя первоначально претендовал лишь на 60%. Тарифы стороны будут обсуждать ежеквартально, а не ежегодно.

Справка. *В мае 2012 г. Globaltrans купил 100% ООО "Металлоинвестранс" (переименовано в "Ферротранс") — кэптивного оператора грузовых ж/д перевозок "Металлоинвеста". В структуру сделки вошли не только 8,2 тыс. вагонов "Ферротранса", но и 3-летний контракт на транспортно-логистическое обслуживание "Металлоинвеста". В первый год Globaltrans должен был перевозить все 100% грузов холдинга по фиксированной цене, а в последующие два — "60% по вновь согласованной цене". Размер ставки не раскрывается.*

Комментарий. По мнению экспертов, полностью обслуживать "Металлоинвест" своими вагонами Globaltrans не может, поэтому будет привлекать их у других участников рынка. Так, в 2012 г. дополнительно привлекались вагоны "Нефтетранссервиса" и "Федеральной грузовой компании". Ближе к лету, когда объемы начнут расти, снова появятся партнеры. На этот раз, вероятнее всего, партнером станет "ПГК".

Летом 2013 г. Румыния выберет покупателя CFR Marfa

В частности, как сообщил министр транспорта Румынии Р. Фенечю, объявление победителя приватизационного конкурса намечено на 20.06.2013 г., однако возможна задержка в передаче прав собственности. По словам министра, участвовать в конкурсе на покупку грузового перевозчика изъявили желание 7—8 компаний (их названия он не уточнил).

Предварительные условия продажи компании — снижение размеров долга и проверка инвестора.

Долг CFR Marfa в конце 2011 г. составлял около EUR420 млн, из них более EUR280 млн — задолженность госбюджету и госучреждениям, сообщает *cfts.org.ua* со ссылкой на *Romania Insider.*

Развитие американских железных дорог осуществляется главным образом за счет частных инвесторов

В первой декаде марта в Вашингтоне перед подкомитетом Палаты Представителей США выступил Э. Хамбергер, президент и исполнительный директор Ассоциации американских железных дорог. По его словам, несмотря на рецессию, американские операторы ж/д перевозок продолжают реинвестировать средства в ж/д сети. В т.г. ожидаются частные инвестиции в размере $24,5 млрд, что превышает рекордные $23 млрд, вложенные в 2012 г. Средства будут вложены в технологии безопасности, мультимодальные терминалы и новое оборудование. Э. Хамбергер подчеркнул, что отрасль ж/д перевозок является уникальной среди американских видов транспорта, поскольку сеть финансируется главным образом за счет частных источников и не зависит от денег налогоплательщиков.

В своем выступлении Э. Хамбергер обратил внимание на безопасность. По его мнению, на железных дорогах нет ничего важнее этого, и в настоящее время железные дороги Америки безопасны, как никогда прежде. Отмечено, что с 1980 г. до 2012 г. случаи аварий на железных дорогах США снизились на 80%, а уровень несчастных случаев на производстве сократился на 85%.

Э. Хамбергер подчеркнул, что железные дороги довольно капиталоемкие и должны постоянно поддерживаться и модернизироваться для обеспечения обслуживания американских предприятий и потребителей. Он отметил, что в то время как средний американский производитель тратит около 3% своего дохода на капзатраты, грузовые железные дороги США — порядка 17%. Э. Хамбергер сообщил, что более 175 тыс. работников отрасли ж/д грузовых перевозок являются одними из самых высокооплачиваемых работников страны. За 2011 г. железнодорожник в среднем заработал около $74,9 тыс.

Примечание. *В 2011 г. американской железнодорожной сетью перевезено почти 1,9 млрд т грузов, что превышает результат предыдущего года на 1,8%.*

За 2 месяца на железных дорогах Украины уменьшилось количество транспортных происшествий

В течение января—февраля 2013 г. на железных дорогах Украины было допущено 101 транспортное происшествие, в т.ч. 3 серьезных инцидента. Общее количество транспортных происшествий, по сравнению и соответствующим периодом прошлого года, уменьшилось на 23 случая, а количество серьезных инцидентов — на 4. Так, за 2 месяца 2012 г. произошли 124 транспортных происшествия, из которых 7 серьезных инцидентов.

На железнодорожных переездах "Укрзалізниці" произошло 12 случаев ДТП, в которых травмировано 3 человека. По сравнению с соответствующим периодом 2012 г. количество ДТП уменьшилось на 7 случаев, а количество травмированных — на 3 человека.

За 2 месяца 2013 г. допущено 27 случаев незаконного вмешательства в работу железных дорог против 22 за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

"Укрзалізниця" выберет поставщика стрелочных переводов

7.03.2013 г. состоялось раскрытие конкурсных предложений участников торгов, которые проводит ГП "Укрзализнычпостач", на закупку стрелочных переводов и запчастей к ним. Свои предложения на конкурс подали 4 участника, в т.ч. отечественные производители ОАО "Днепропетровский стрелочный завод", ООО "Керченский стрелочный завод".

Как сообщила пресс-служба "Укрзалізниці", в течение 30 дней комитет по конкурсным торгам в соответствии с законом проведет объективную оценку предложений, после чего состоится акцепт и определение победителя торгов.

Между тем, уже 7.03.2013 г. Днепропетровский стрелочный завод распространил информацию где говорилось, что тендер выиграл Керченский стрелочный завод. По словам гендиректора ДнСЗ С. Тараненко, тендер прошел открыто и честно. Его "справедливо выиграл Керченский стрелочный завод, понизив цену на свою продукцию". По словам С. Тараненко, в дальнейшем ДнСЗ намерен изменить ценовую политику и оптимизировать затраты для успешного участия в тендерах на поставку своей продукции железным дорогам Украины. "На следующие тендеры представим более конкурентные цены", — пообещал он.

"РЖД" попросили Ространснадзор принять меры по предотвращению эксплуатации бракованных деталей вагонов

В первой декаде марта президент ОАО "РЖД" В. Якунин направил в адрес руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ А. Касьянова телеграмму с просьбой приостановить эксплуатацию потенциально опасной продукции производителей грузовых вагонов. Как отмечается в сообщении "РЖД", в настоящее время меры, принимаемые для предупреждения изломов крупногабаритного вагонного литья, не защищают инфраструктуру ж/д транспорта от транспорт-

ных происшествий. Так, в 2012 г. на сети железных дорог произошло 23 излома боковых рам тележек грузовых вагонов, а с начала 2013 г. — уже 20 таких случаев.

Только за двое суток марта было допущено 3 схода грузовых поездов на Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах, из которых 2 случая классифицированы как крушения. Причинами указанных происшествий вновь послужили изломы боковых рам, произведенных ОАО "Алтайвагон" в 2010 г. и ПАО "Кременчугский сталелитейный завод" в 2011 г. По мнению "РЖД", исключить возникшую угрозу возможно только решительными мерами, одной из которых должен стать запрет эксплуатации потенциально-опасной продукции указанных производителей и ее принудительное изъятие, сообщает *РЖД-Партнер*.

Ространснадзор запретил использовать продукцию "Алтайвагона" и Кременчугского сталелитейного завода

Управление государственного железнодорожного надзора Ространснадзора запретило использовать боковые рамы ОАО "Алтайвагон" выпуска 2010 г. и ПАО "Кременчугский сталелитейный завод" выпуска 2011 г. при строительстве и ремонте грузовых вагонов, сообщает *РЖД-Партнер*.

"Алтайвагон" решил отозвать боковые рамы выпуска 2010 г.

Совместная работа ОАО "РЖД" с надзорными органами по расследованию недавних сходов на Восточном полигоне уже привела к первым результатам. По итогам расширенного заседания коллегии Ространснадзора, состоявшегося 4.03.2013 г., "Алтайвагон" решил отозвать боковые рамы выпуска 2010 г., которыми укомплектованы крытые вагоны.

Это первый случай, когда бизнес признал, что качество его продукции не соответствует требованиям, сообщает *Гудок*. Однако со стороны Кременчугского сталелитейного завода подобной реакции пока не последовало.

Примечание. *За последние 7 лет произошло 125 изломов боковых рам тележек вагонов, и в 82% случаев литые детали не отработали пятилетний гарантийный срок. Основная причина всплеска изломов связана с либерализацией политики в области сертификации продукции. Так, в 2007 г. было отменено лицензирование деятельности по ремонту подвижного состава, в 2008 г. — упрощена система сертификации, а в 2009 г. заметно ограничили права надзорных органов на проверки транспортных организаций.*

Действенной мерой могло бы стать утверждение единого техрегламента контроля качества литья у производителей и на вагоноремонтных предприятиях с использованием современных методов контроля. При этом необходимо законодательно наделить владельца инфраструктуры дополнительными полномочиями по контролю за выходом подвижного состава на сеть.

Как сообщил старший вице-президент ОАО "РЖД" В. Гапанович, в настоящее время на согласовании в Ростехрегулировании находятся 3 стандарта на вагонные тележки и литье. Впервые вводятся два новых понятия — гаммопроцентная наработка на ресурс, а также такая же наработка на опасный отказ. Введение таких показателей позволит выявлять трещины в опасных зонах литых деталей. Предполагается, что через два месяца новые стандарты будут введены в действие.

Комментарий. На осмотр грузовых вагонов необходимо выделять больше времени

После очередного излома, допущенного 2.03.2013 г., можно ожидать увеличения забраковки литья, что, в свою очередь, приведет к росту цен на литые детали тележки. Кроме того, может вырасти доля контрафактной продукции. Такое мнение выразила председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖдПС) О. Лукьянова.

При этом она отметила, что рост забраковки не отражается на уровне безопасности. Так, в 2012 г. было забраковано примерно в 5 раз больше вагонов, чем годом ранее, однако сходов меньше не стало.

"Мы считаем, что на осмотр вагона выделяется очень мало времени, за которое осмотрщик не успевает тщательно проверить все детали. Это время необходимо увеличить — тем самым улучшится контроль и степень подтверждения дефектов", — резюмирует О. Лукьянова.

В России объявлен месячник контроля за состоянием боковых рам тележек

По 4.04.2013 г. на "РЖД" объявлен месячник контроля за состоянием боковых рам тележек. В этот срок вознаграждение за каждый выявленный и подтвержденный брак в боковой раме вагона будет увеличено с 15 тыс. до 20 тыс. руб.

Вагонникам также дано право обратиться в Центральную дирекцию управления движением с просьбой увеличить на 10—15 минут время осмотра поездов на сортировочных станциях, сообщает *РЖД-Партнер*.

Вывод из эксплуатации вагонов 2009—2011 гг. может привести к банкротству небольших операторских компаний

Начальник управления стратегического планирования, корпоративного развития и маркетинга компании "ТрансФин-М" Ю. Филиппова отмечает, что пик спроса на вагоны пришелся на 2009—2011 гг., поскольку в это время наблюдался дефицит подвижного состава и активный процесс списания изношенных вагонов. "Доля парка, приобретенного в этот период, составляет порядка 20%. При этом качество вагонов производства 2012—2013 гг., вероятнее всего, идентично качеству вагонов, выпущенных несколько лет назад", — сообщает *РЖД-Партнер*. В случае вывода из эксплуатации вагонов 2009—2011 гг. выпуска мы увидим загрузку вагоноремонтных предприятий. При выявлении дефектов по вине производителя вагоноремонтным предприятиям придется осуществлять ремонт за свой счет. Также, теоретически, вывод этого парка из эксплуатации может привести к банкротству небольших

операторских компаний. Если старый парк распределен преимущественно между наиболее крупными игроками рынка ("ФГК", "ПГК", "Нефтетранссервис"), то новый парк приобретался в большей степени малыми и средними операторами. На следующем этапе при данном развитии событий можно прогнозировать монополизацию рынка и рост арендных ставок", — говорит Ю. Филиппова.

ТД "РЖД" выберет поставщиков цистерн и крытых вагонов на 5 млрд руб.

ОАО "Торговый дом "РЖД" (ТД "РЖД") проведет открытый конкурс по выбору поставщиков новых грузовых вагонов на общую сумму более 5 млрд руб. с НДС. Согласно информации, размещенной на сайте электронной торгово-закупочной площадки ОАО "РЖД", конкурс разбит на 5 лотов. Первые три предполагают поставку цистерн на сумму до 472 млн руб., 1,416 млрд руб. и 1,416 млрд руб.; соответственно, два других лота подразумевают поставку крытых вагонов на сумму до 849,6 млн руб. в каждой партии. Подвижной состав должен быть поставлен в апреле—мае.

Заявки от претендентов принимаются до 22.03.2013 г. Они обеспечиваются банковской гарантией (по первому лоту — на 9,44 млн руб., по второму и третьему — на 28,32 млн руб., по четвертому и пятому — на 16,992 млн руб.). Рассмотрение заявок пройдет 1.04.2013 г. Подведение итогов конкурса состоится 2.04.2013 г., сообщает *РЖД-Партнер.*

Суммарная потребность в вагонах в России на 2013 г. составит более 50 тыс. ед.

В течение 2013 г. Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ) планирует реализовать на рынке от 4 до 5 тыс. вагонов. При этом, по словам исполнительного директора ООО "Объединенная Вагонная Компания" (управляющей организации ЗАО "ТВСЗ") Д. Бовыкина, суммарная потребность в вагонах в России на 2013 г. составит более 50 тыс. ед.

Справка. *ЗАО "Тихвинский вагоностроительный завод" (ЗАО "ТВСЗ", Ленобласть) представляет собой современное производство полного технологического цикла по выпуску грузовых вагонов с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Продукция завода — четыре типа грузовых вагонов нового поколения совместной разработки американской компании Starfire Engineering&Technologies и российского Инженерного Центра Вагоностроения на базе тележки типа Barber S-2-R с осевой нагрузкой 23,5 тс и 25 тс разработки Standard Car Truck (корпорация Wabtec, США).*

В 2012 г., в первый год работы, ТВСЗ произвел более 1,3 тыс. грузовых вагонов.

В т.г. завод вышел на железнодорожное пространство СНГ и Балтии.

На белорусских станциях установят инновационные системы определения дефектов колесных пар

БЖД начала подготовительные работы по установке современных диагностических систем для определения дефектов колесных пар. Данная система внедряется на белорусских ж/д впервые. Главная цель ее внедрения — обеспечение гарантированной безопасности движения поездов и качество транспортных услуг.

Диагностическая система немецкого производства позволит в автоматическом режиме на ходу поезда выявлять дефекты поверхности катания колес — ползуны, выщербины, навары вагонов транзитных поездов и защитит ж/д инфраструктуру от повреждений.

Принцип работы системы основан на измерении величины деформирования рельса под давлением колеса. Система проста в эксплуатации: 6 сверхчувствительных лазерных датчиков, которые крепятся к подошве рельса, соединены оптоволоконной сетью с компьютером, установленным на рабочем месте оператора пункта техобслуживания. Чувствительность системы позволяет выявить самые мелкие дефекты. Все данные поступают на компьютер оператора пункта техобслуживания.

Планируется, что в апреле т.г. такие диагностические системы будут установлены на подходах к белорусским станциям Орша-Центральная, Молодечно, Витебск. До 2015 г. планируется оснастить ими все погранстанции, сообщает пресс-служба БЖД.

В 2012 г. "Трансмашхолдинг" увеличил объем продаж на 22%

Согласно предварительным данным по итогам работы в 2012 г. "Трансмашхолдинг" ("ТМХ") увеличил объем реализации продукции и услуг по сравнению с 2011 г. на 22% — до 130 млрд руб.

Наибольший прирост зафиксирован при реализации локомотивов и грузовых вагонов. Так, поставки магистральных грузовых электровозов возросли на 40% (с 308 до 434 секций), магистральных грузовых тепловозов — на 36% (со 124 до 169 секций). Холдинг передал заказчикам на 80% больше грузовых вагонов всех типов (8810 ед. против 4905).

Крупнейшим потребителем продукции холдинга оставалось ОАО "Российские железные дороги". Наиболее крупными зарубежными странами-покупателями стали Болгария, Беларусь, Казахстан, Украина, Сербия. Самыми большими экспортными группами стали вагоны метро, пассажирские тепловозы, дизельные двигатели, грузовые вагоны, платформы, дизель-поезда, сообщает пресс-служба холдинга.

За год Полтавский тепловозоремонтный завод сократил убыток в 2,5 раза

В 2012 г. ОАО "Тепловозоремонтный завод" (ТРЗ, Полтава) сократило чистый убыток в 2,5 раза по сравнению с аналогичным показателем 2011 г. — до 14,83 млн грн.

Согласно опубликованной в прессе информации о проведении общего собрания акционеров (назначенного на 19.04.2013 г.), непокрытый убыток ТРЗ на начало т.г. составлял 53,76 млн грн. (в 2011 г. завод увеличил чистый убыток на 7% к 2010 г. — до 37,54 млн грн.).

За минувший год ТРЗ нарастил текущие обязательства на 30,8% — до 152,35 млн грн., однако долгосрочные не сформировались. Суммарная дебиторская задолженность компании на 1.01.2013 г.

составила 62,67 млн грн. — почти на 24% больше, чем на ту же дату 2012 г.

За 2012 г. предприятие существенно нарастило активы — их стоимость составила 631,55 млн грн. — в 3,3 раза больше, чем годом ранее. В т.ч. остаточная стоимость основных средств составила 444,66 млн грн. — в 4,3 раза больше, сообщает *ЦТС*.

Справка. *ТРЗ специализируется на ремонте и комплексной модернизации тепловозов и производстве запасных частей. По состоянию на октябрь 2012 г. более 77% акций ОАО "ТРЗ" принадлежало ООО "Представительство Полтавского ТРЗ" (РФ).*

Казахские железные дороги оборудуют стрелочными приводами отечественного производства

АО "НК "КТЖ" (Казахские железные дороги) и СП "КазЭлектроПривод", созданное дочерней компанией "КТЖ" — "Камкор" — и концерном Alstom, заключили договор на поставку в течение 10 лет (начиная с 2013 г.) 10 тыс. стрелочных приводов. Стоимость договора — EUR90 млн, сообщает пресс-служба "КТЖ".

Справка. *СП "КазЭлектроПривод" создано в январе 2013 г. специально для производства стрелочных приводов. Оно будет располагаться на базе Алматинского вагоноремонтного завода. Существующий цех переоборудуют в соответствии с потребностями нового производства. Первые стрелочные приводы будут поставляться с завода Alstom в Болонье (Италия). Позднее производство будет локализовано в казахстанских цехах.*

Стрелочные приводы Alstom уже доказали свою надежность и соответствие условиям эксплуатации в Казахстане. Два аналогичных стрелочных привода P80 уже 2 года успешно работают на железнодорожном вокзале Астаны.

По словам представителей Alstom Transport в СНГ, данное оборудование требует незначительного техобслуживания, а его механизмы защищены от льда и снега и не нуждаются в подогреве, благодаря чему могут эксплуатироваться в суровых погодных условиях.

Latvijas Dzelzcels в 2013 г. приобретет комплекты стрелочных переводов на EUR1,178 млн

В 2013 г. Латвийская железнодорожная компания Latvijas Dzelzcels (LDz) приобретет комплекты стрелочных переводов на сумму EUR1,178 млн у компании VAE Riga.

Как говорится в материалах компании, решение было принято без объявления конкурса, поскольку компания Voestalpine VAE Riga предложила самую низкую стоимость за предоставление оборудования, сообщает *РЖД-Партнер.*

Организаторы

www.b-forum.ru

БИЗНЕС-ФОРУМ

Металл Эксперт
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГРУЗЫ

VII международная конференция

Фрахт и порты Азово-Черноморского бассейна

22-24 мая, 2013
Одесса, Украина

+38 056 794 33 94
+7 499 346 20 40

conf@b-forum.ru
www.b-forum.ru

Узнайте мнение ключевых экспертов о состоянии фрахтового рынка

Медиапартнер

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Вопросы унификации международного железнодорожного права

С 26 по 28 февраля 2013 г. в Женеве прошла 75-я сессия Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. 26.02.2013 г. в рамках мероприятия состоялось совещание министров транспорта стран региона на тему "Введение в действие евроазиатской транспортной сети". Соответствующая Совместная декларация о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права была подписана присутствовавшими представителями транспортных ведомств стран-членов ЕЭК ООН. От Мининфраструктуры Украины документ подписал замминистра Владимир Корниенко.

В декларации определены стратегические задачи, направленные на упрощение условий заключения евроазиатских железнодорожных транспортных договоров. В частности, это внедрение в рамках евроазиатских железнодорожных транспортных операций всеми заинтересованными странами единого комплекса юридических норм, который позволит упростить процедуры пересечения границ, особенно во время транзитных перевозок, и стимулирование более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем. Еще одна задача — унификация международного железнодорожного права с целью расширения осуществления железнодорожных перевозок в соответствии с введением единого правового режима от Атлантического до Тихого океана. Министерства, подписавшие декларацию, также обязались проанализировать существующие международные соглашения на наличие положений и процедур, имеющих важное значение для создания единого железнодорожного права, и, опираясь на опыт международных организаций в сфере железнодорожного транспорта, определить систему управления единым железнодорожным правом. К разработке на основе позиционного документа ЕЭК ООН добровольных модельных правил для договоров евроазиатского железнодорожного транспорта, которые дополнят вышеупомянутые приоритеты, приглашаются заинтересованные в евроазиатских перевозках железнодорожные предприятия, международные железнодорожные организации.

С целью скорейшего достижения прогресса в создании единого железнодорожного права о всех наработках транспортных ведомств и организаций заинтересованных стран должна быть проинформирована Рабочая группа ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту. Позиция Мининфраструктуры Украины:

— будет принимать участие в разработке единого железнодорожного права в сфере евроазиатских железнодорожных перевозок, поскольку создание единого железнодорожного транспортного права — это осознанный шаг, продиктованный опытом государств и компаний, которые заинтересованы в наращивании объемов внешнеторгового оборота и реализации транзитного потенциала;

— заинтересовано в развитии и укреплении сотрудничества в сфере евроазиатских железнодорожных перевозок. В связи с постоянным ростом торговли на евроазиатском пространстве, а, следовательно, ростом контейнерных перевозок между Европой и Азией, объем транзита железными дорогами Украины может значительно увеличиться. Основная задача — создать надлежащие условия для выхода на трансконтинентальный уровень. Для этого ведется активное сотрудничество с международными организациями и транспортниками других стран, в т.ч. по разработке новых правовых принципов и правил;

— поддерживает внедрение единого железнодорожного права в сфере евроазиатских железнодорожных перевозок, ведь разнообразие правил, установленных национальными железнодорожными администрациями и международными соглашениями, снижает конкурентоспособность и мешает развитию эффективных железнодорожных транспортных операций. Правовые и технические отличия в функционировании ж/д транспорта в разных странах тоже не должны мешать развитию евроазиатского железнодорожного сообщения. Этот вопрос решается, например, с помощью внедрения электронного документооборота, в т.ч. унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

В 2012 г. "Укрзалізниця" осуществила 35,2 тыс. отправок грузов в международном сообщении с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. В настоящее время накладная ЦИМ/СМГС активно применяется при перевозках грузов в/из Украины, а также транзитом в страны СНГ.

В последние годы наблюдается тенденция увеличения количества отправок грузов с использованием унифицированной накладной. Так, в 2011 г. — 11,6 тыс. отправлений оформлены накладными ЦИМ/СМГС, в 2010 г. — 4,5 тыс. отправлений. Всего за 2007—2012 гг. свыше 61 тыс. отправлений оформлены накладными ЦИМ/СМГС.

С 35,2 тыс. отправлений в 2012 г. более 12 тыс. осуществлены транзитом по территории Украины. Это в основном перевозки порожних собственных вагонов из Румынии в РФ в адрес предприятия "Арселор-Миттал" (более 6 тыс. вагонов) и автозапчастей в контейнерах из Румынии в Россию (более 4 тыс. контейнеров).

Экспортные перевозки по накладной ЦИМ/СМГС в 2012 г. составили более 22 тыс. отправлений. Основные экспортные грузы — это лесоматериалы (12,8 тыс. отправлений) и минудобрения (640 отправлений). Отправители леса — это лесные хозяйства со станций отправления Львовской и Юго-Западной железных дорог, отправители минудобрений — АО "Днепроазот", АО "Азот" и АО "Крымский Титан".

Импорт по накладным ЦИМ/СМГС в 2012 г. составил 877 отправлений. Основные грузы, перевозимые в импортном сообщении, — это плиты древесностружечные и пустые танк-контейнеры со станций железных дорог Чехии и Румынии назначением на станции Харьков-Лиски, Киев-Лиски, Донецк-Лиски и Херсон.

Справка. *Решение о разработке унифицированной накладной ЦИМ/СМГС было принято в октябре 2003 г. в Киеве на Международной конференции по транспортному праву. В разработке документа, которая длилась в течение 2003—2006 гг., принимали участие специалисты железных дорог Украины, Германии, Польши, Украины, Беларуси, Латвии, РФ и Литвы при поддержке комитетов ОСЖД и ЦИТ.*

Решение о внедрении единой накладной ЦИМ/СМГС было принято на 34-й сессии Совещания Министров транспорта ОСЖД, состоявшейся 13—15 июня 2006 г. в Софии.

С 2004 г. специалисты "Укрзалізниці" были активными разработчиками ЦИМ/СМГС, и в настоящее время эта накладная актуальна при мультимодальных перевозках грузов в направлении Балтийское море—Черное море, а также между Европой, Кавказом, Азией и странами Балканского региона, Турцией и Китаем.

Унифицированная накладная ЦИМ/СМГС вступила в силу с 1.09.2006 г. Первая экспериментальная грузоперевозка по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС была совершена в июле 2006 г. по инициативе "Укрзалізниці". Экспериментальный поезд из 27 вагонов, оформленных накладной ЦИМ/СМГС, следовал со станций Донецк Донецкой ж/д и Нижнеднепровск Приднепровской ж/д назначением на станции Цайтхайн и Ильзенбург Немецких ж/д. Груз экспериментального поезда составлял свыше 1120 т проката черных металлов производства ЗАО "Миниметаллургический завод "Истил-Украина".

Специалисты "Укрзалізниці" предлагают присоединение к Руководству по накладной ЦИМ/СМГС железным дорогам и морским перевозчикам стран Балтийского региона, Греции, Турции и Китая для избежания переоформления накладной СМГС на ЦИМ и наоборот при мультимодальных и комбинированных перевозках (в т.ч. поездом комбинированного транспорта "Викинг"), а также для расширения географии действия унифицированной накладной.

Начиная с 2007 г. "Укрзалізниця" совместно с железнодорожными администрациями других стран систематически осуществляет перевозки по накладной ЦИМ/СМГС в направлении Европа—Азия.

С докладом выступил президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, который отметил, что правовая гармонизация железнодорожных систем различных стандартов привлекает к себе все больше внимания со стороны международных организаций, и от успеха правовой гармонизации зависит то, каким образом будут в ближайшем будущем развиваться прямые перевозки между Китаем, Республикой Корея, Индией и другими государствами Азии с одной стороны, и европейскими странами — с другой.

Было подчеркнуто, что задача международных организаций, и в первую очередь комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН — создать эффективную площадку по вопросам унификации железнодорожного права. Говоря о необходимости унификации правовых процедур железнодорожных перевозок грузов, В. Якунин напомнил участникам совещания о том, что единственным на сегодня успешно реализованным международным проектом в этой области является внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, разработанной совместно ЦИТ и ОСЖД, которая обеспечивает беспрепятственные перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право. Он рассказал о том, что в ноябре 2012 г. накладная ЦИМ/СМГС была впервые успешно апробирована на трансконтинентальном маршруте Китай—Европа. Под эгидой ОСЖД из г. Чунцинь (Китай) в г. Дуйсбург (Германия) проследовал контейнерный поезд транзитом по территории Казахстана, России, Беларуси и Польши.

С целью скорейшего достижения прогресса в создании единого железнодорожного права о всех наработках транспортных ведомств и организаций заинтересованных стран должна быть проинформирована Рабочая группа ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту.

Во время министерского заседания Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии также было подписано Совместное заявление о будущем развитии евроазиатских транспортных связей (этап III), которым, в частности, предусмотрено привлечение новых стран-членов ООН к проекту евроазиатского транспортного сообщения.

Справка. *В 2008 г. было подписано Совместное заявление о будущем развитии евразийских транспортных связей — этапы I и II, положениями которого закреплено одобрение соответствующих приоритетных транспортных маршрутов, определенных в рамках проекта и мероприятий по их развитию.*

В ходе реализации первого этапа проекта были идентифицированы основные маршруты евроазиатского наземного транспорта, определена приоритетность 230 проектов вдоль этих маршрутов, разработаны базы данных и карты ГИС.

По итогам 2 этапа проекта (2008—2011 гг.) для создания баз данных по маршрутам подготовлены соответствующие карты важнейших евроазиатских маршрутов, а также общая методология оценки и определения степени приоритетности проектов на отобранных маршрутах. На данном этапе также прорабатывались вопросы организации демонстрационных пробегов по маршрутам ЕАТС.

В рамках визита в Женеву замминистра Министерства инфраструктуры Украины В. Корниенко обсудил с директором Департамента транспорта Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН Евой Молнар вопрос участия Украины в проектах трансъевропейских автомобильных и железнодорожных магистралей, внедрение цифровых тахографов, проблемы перевозок по процедуре международного таможенного транзитного документа — книжке МДП в связи с принятием нового Таможенного кодекса Украины, которым запрещено оформление книжек МДП на такие товары, как пиво, вино и табак.

Также В. Корниенко принял участие в ряде неофициальных двусторонних встреч с заместителями руководителей транспортных ведомств РФ, Болгарии, Румынии и Казахстана, в ходе которых речь шла о дальнейшем сотрудничестве в сфере транспорта, в том числе в рамках Дунайской Комиссии.

К ТЕМЕ:

Белорусская железная дорога и ОАО "РЖД" обсудили перспективы развития грузовых перевозок на основе электронного документооборота

На прошедшем в Москве совещании представители Белорусской железной дороги и "РЖД" обсудили результаты уже проделанной совместной работы по внедрению безбумажных технологий при перевозках грузов, а также планы дальнейшего развития железнодорожных грузоперевозок между Беларусью и Россией на основе электронных перевозочных документов, подписанных электронной цифровой подписью (ЭЦП).

Стороны положительно оценили результаты реализации стартовавшего в декабре 2012 г. совместного пилотного проекта по перевозке грузов и порожних вагонов на полигоне между станциями белорусской магистрали и Октябрьской железной дороги (ОАО "РЖД") с использованием электронных юридически значимых документов, подписанных ЭЦП. Подобный проект по перевозке груженых вагонов в международном сообщении был организован на территории СНГ впервые. В т.г. белорусские и российские железнодорожники продолжат совместную работу по его развитию.

На совещании также были рассмотрены вопросы повышения качества передаваемой информации при взаимодействии информационных систем железных дорог Беларуси и России по обеспечению электронного документооборота, необходимость разработки регулирующих данный процесс технических регламентов и другие направления сотрудничества.

Белорусские и российские железнодорожники поставили перед собой в т.г. серьезные задачи по совершенствованию деятельности, связанной с организацией, сопровождением и контролем международных грузоперевозок. Приоритетным направлением данной работы должно стать внедрение инновационных разработок, направленных на ускорение и упрощение технологических операций, повышение производительности труда.

Справка. *Перевозка по белорусской магистрали грузов по безбумажной технологии в международном сообщении основана на использовании ряда белорусских информационных систем. Координирующую роль играет специализированная информационная система электронного оформления и сопровождения перевозок грузов АС "Электронная перевозка", разработанная Центром защиты информации Белорусской железной дороги. АС "Электронная перевозка" позволяет обеспечить формирование юридически значимых электронных перевозочных документов и их защищенный обмен между всеми участниками перевозочного процесса, а также создает технические и правовые условия использования ЭЦП в электронных перевозочных документах.*

Началу работ по внедрению безбумажных технологий в международном сообщении предшествовали успешно проведенные в 2011—2012 гг. тестовые перевозки по белорусской магистрали грузов в пределах республики с использованием только электронных перевозочных документов, подписанных ЭЦП. Кроме того, с февраля 2012 г. Белорусская железная дорога полностью перешла на прием заявок на перевозку грузов во внутриреспубликанском сообщении и на экспорт в виде электронных документов, заверенных ЭЦП.

Присоединение Румынии и Болгарии к проекту "Викинг" расширит транзитный потенциал Беларуси

В управлении Белорусской ж/д видят большие перспективы для увеличения транзитного потенциала Беларуси в связи с продлением маршрута контейнерного поезда "Викинг" до Турции благодаря присоединению к этому проекту Болгарии и Румынии, сообщает *Интерфакс-Запад*. В конце февраля в рамках состоявшейся в Вильнюсе международной конференции, посвященной 10-летию с начала курсирования контейнерного поезда "Викинг", представители румынского железнодорожного ведомства подписали меморандум с Литовскими железными дорогами о присоединении к проекту. "Таким образом, появилась возможность продлить уже к концу 2013 г. маршрут поезда до Турции. Приемлемые для этого пути рассматривались в рамках конференции в Вильнюсе. Но уже сейчас можно сказать, что участие в проекте Румынии открывает самые широкие перспективы, ведь появится возможность обойти черноморские паромы и развивать перевозки грузов по железной дороге в Турцию, Грецию, другие страны", — сообщил представитель БЖД. По его словам, такая возможность позволит предложить экспортерам удобные варианты ж/д транзита в Казахстан и Китай.

В Белорусской ж/д отметили, что ранее операторы маршрута рассматривали вопрос о соединении проектом "Викинг" Украины с Турцией через Черное море, однако из-за слишком высоких тарифов на морские перевозки не смогли найти приемлемого решения. Тогда было принято решение об организации маршрута через Болгарию и Румынию. Теперь, после подписания меморандума, Румынии предстоит проработать вопросы тарифной политики и ряд других оргмоментов, которые прописаны в "дорожной карте" ее вхождения в этот проект.

Как ожидается, вопросы присоединения Болгарии к проекту и утверждение Румынией тарифов будут решены в течение 2013 г., и к концу года, предположительно, составы по маршруту поезда будут следовать до Турции.

В управлении Белорусской ж/д также сообщили, что в конференции в Вильнюсе принимали участие и представители деловых кругов и железнодорожной администрации Швеции, поскольку шведский бизнес тоже заинтересован в этом проекте. В частности, поступило предложение от железных дорог Швеции об организации перевозок поездом "Викинг" комплектующих для производства легковых автомобилей. "Сегодня интерес к проекту проявляют также Грузия и Азербайджан", — добавили специалисты.

Между тем, как отмечают в администрации АО "Литовские железные дороги", активизацию контейнерных перевозок поездом "Викинг" несколько тормозят вопросы тарифной политики в Украине и Беларуси. В частности, как отметил первый заместитель гендиректора АО "Литовские железные дороги" Стасис Гудвалис, Беларусь в рамках унификации тарифной политики со своими партнерами по ЕЭП увеличила тарифы на перевозки экспортно-импортных грузов. При этом С. Гудвалис обратил внимание, что Беларусь, по договоренности с Украиной, не повышала эти тарифы с 2008 г. "Такая ситуация благоприятствует белорусским автомобильным перевозчикам, которые берут в Литве грузы и перевозят их в Беларусь, что из-за более низкой цены на бензин в Беларуси им выгодно. Но ведь они не перевезут столько грузов, сколько можно перевезти контейнерным поездом, так что этот вопрос предстоит решать", — сказал он.

Комментарий. Как отмечали в январе 2013 г. представители железных дорог Украины, "Викингу" не хватает загрузки на украинском плече маршрута. В частности, по их данным, снижение грузопотока привело к тому, что "Викинг" начал курсировать только 3 раза в неделю.

По мнению украинских аналитиков, причиной этого стала неготовность таможенных органов Украины к быстрому оформлению перевозимых поездом грузов. Затягивание таможенных процедур приводило к простоям и нарушению графика следования, что послужило причиной отказа ряда компаний от этого маршрута.

Украинские профильные эксперты также полагают, что в этом вопросе Украине следует ориентироваться на опыт Беларуси, которая является одним из самых эффективных участков следования поезда.

В частности, в Беларуси время оформления поезда на приграничных с ЕС станциях передачи сокращено с 40 мин. по нормативу до 30 мин. по факту. В то же время, по данным "Укрзалізниці", оформление поезда в пунктах пропуска составляет около 1 часа.

В свою очередь в пресс-службе МИД Литвы сообщили, что операторы проекта продолжат работу по вовлечению в него новых участников. "Учитывая рост турецкой экономики, торговли и грузовых потоков в Европу, продление маршрута поезда "Викинг" в Черноморский регион открыло бы новые возможности для бизнеса и обеспечило реальную экономическую выгоду для Литвы", — отметили в пресс-службе.

В данной связи там сообщили, что 28.03.2013 г. в Стамбуле пройдет международная конференция, в ходе которой турецкому бизнесу будет представлен проект контейнерного поезда "Викинг". Участникам конференции также предстоит оценить возможности прокладывания его маршрута на Ближнем Востоке через Стамбул, Самсун и другие турецкие порты.

В конференции примут участие представители крупнейших и наиболее влиятельных логистических и экспедиторских компаний, ассоциаций из Турции, Украины, Беларуси и Литвы, перевозчики, грузоотправители, производители, а также представители министерств транспорта и иностранных дел, управлений портами и железными дорогами из Литвы и Турции.

В Бухаресте прошел румынско-голландский семинар по развитию интермодальных перевозок

Министр транспорта Румынии Релу Фенекиу принял участие в семинаре по коммерции и логистике, организованном Посольством Королевства Нидерландов и European Gateways Platform (EGP) 5 марта в Бухаресте. Румынские и голландские специалисты, работающие в течение многих лет в области интермодальных перевозок, разработали, а Министерство транспорта утвердило "Стратегию интермодального транспорта в Румынии 2020".

Министерство транспорта установило четкие цели, такие как развитие железнодорожной инфраструктуры, особенно TEN-T коридоров, обеспечение сбалансированного перехода от автомобильных видов транспорта к железнодорожным, создание интегрированной логистической связи между средствами перевозки в Румынии и развитие RO-LA и RO-RO услуг, требующих финансовой поддержки, сообщает *Blackseanews*.

Председатели Черновицкой ОГА и Сучавского уездного совета Румынии обсудили вопросы упрощенного пересечения границы

5.03.2013 г. состоялась встреча глав Черновицкой ОГА Михаила Папиева и Черновицкого облсовета Михаила Гайничеру с румынской делегацией во главе с председателем Сучавского уездного совета Кэтэлин Иоанном Некифором.

В ходе переговоров стороны обсудили распространение на Буковину проекта автомагистрали Via Carpathia. Михаил Папиев и Кэтэлин Некифор течение двух недель поручат подготовить проект совместного обращения к членам Европарламента с четким обоснованием важности внедрения автомагистрали Via Carpathia не только для Черновицкой области Украины и Сучавского уезда Румынии, но и для соседних стран-членов Европейского союза. Решено передать это обращение в штаб-квартиру ЕС.

Делегации двух регионов предметно обсудили вопросы упрощенного пересечения границы. Во время переговоров по инициативе председателя Черновицкой ОГА говорилось о расширении статуса Еврорегиона "Верхний Прут". "Этот проект, который был создан для тесного экономического сотрудничества и совместного решения проблем инфраструктуры приграничных территорий, мы должны использовать как дополнительную переговорную базу с Брюсселем", — подчеркнул М. Папиев.

Кэтэлин Иоанн Некифор предложил проведение общего экономического форума для предпринимателей Черновицкой области и Сучавского уезда. Поэтому Михаил Папиев поддержал предложение и предложил проведение мероприятия, например, в рамках международного экономическо-

го Шумпетеревского форума, который состоится в Черновцах в 2014 г. В завершение встречи председатель Сучавского уездного совета Румынии Кэтэлин Иоанн Некифор вручил председателю ОГА М. Папиеву и председателю облсовета М. Гайничеру личные приглашения на очередной раунд "Буковинского диалога", который состоится 28—29.05.2013 г. в Сучаве.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Закупка валюты на развитие сети автодорог

Постановление от 4.03.2013 г. № 127

"О внесении изменений в Порядок направления средств государственного бюджета, предназначенных для финансирования развития сети и содержания автомобильных дорог общего пользования"

Порядок дополнен п. 4^1 следующего содержания:

"4^1. Казначейство осуществляет закупку иностранной валюты по официальному курсу Национального банка на дату проведения операции в сумме, необходимой для выполнения долговых обязательств по кредитам согласно условиям заключенных договоров, с отнесением расходов на закупку иностранной валюты к расходам по бюджетной программе "Выполнение долговых обязательств по кредитам, полученным под государственные гарантии, на развитие сети автомобильных дорог общего пользования".

Отмечено, что отражение в первичном и бухгалтерском учете информации о полученных (созданных) оборотных и необоротных активах, а также открытие счетов, регистрация, учет бюджетных обязательств в органах Казначейства и проведение операций, связанных с использованием бюджетных средств, осуществляются в установленном законодательством порядке.

Составление и представление финансовой и бюджетной отчетности об использовании бюджетных средств, а также контроль за их целевым и эффективным расходованием осуществляются в установленном законодательством порядке.

МИНФИН

Осмотр и переосмотр товаров

Приказ от 12.12.2012 г. № 1316

"Об утверждении Порядка проведения осмотра и переосмотра товаров, транспортных средств коммерческого назначения"

(Зарегистрирован в Минюсте 26.02.2013 г. под № 318/22850)

Вступает в силу со дня опубликования.

Указано, что осмотр и переосмотр товаров, ТС коммерческого назначения (далее —- осмотр) проводится с целью: идентификации товаров в целях таможенного контроля и таможенного оформления; проверки соблюдения законодательства по вопросам государственного таможенного дела; проверки имеющейся информации о нарушении законодательства по вопросам государственного таможенного дела; проверки соблюдения законодательства по вопросам защиты прав интеллектуальной собственности.

Осмотр проводится **исключительно должностными лицами** таможенных органов, в должностных инструкциях которых определены соответствующие права и обязанности. Должностное лицо таможенного органа, которому поручено проводить осмотр, информирует владельца товаров или уполномоченное им лицо, или водителя ТС о проведении операций с товарами, ТС коммерческого назначения **не позднее 10 минут** с момента получения поручения о проведении осмотра.

Время осмотра **не должно превышать** временных нормативов, определенных ТКУ и другими нормативно-правовыми актами по вопросам государственного таможенного дела.

Приказы ГТСУ утратили силу

Приказ от 27.12.2012 г. № 1417

"О признании утратившими силу некоторых приказов Государственной таможенной службы Украины"

(Зарегистрирован в Минюсте 21.01.2013 г. под № 145/22677)

Вступил в силу 26.02.2013 г.

Признаны утратившими силу приказы ГТСУ:

— "Об утверждении Классификатора дополнительной таможенной информации" от 1.07.2009 г. № 617;

— "Об утверждении Изменений в Классификатор дополнительной таможенной информации" от 7.06.2010 г. № 594;

— "Об утверждении Порядка приема, регистрации, учета и рассмотрения в таможенных органах заявлений и сообщений о преступлениях, совершенных или готовящихся" от 23.05.2011 г. № 410.

Сертификат происхождения товара EUR.1

Приказ от 29.01.2013 г. № 40

"Об утверждении Порядка заполнения и выдачи таможенным органом сертификата происхождения товара EUR.1 в соответствии с Соглашением о свободной торговле между Правительством Украины и Правительством Черногории"

(Зарегистрирован в Минюсте 15.02.2013 г. под № 275/22807)

Вступает в силу со дня опубликования.

Порядок определяет процедуру заполнения и выдачи таможенным органом сертификата происхождения товара EUR.1.

Указано, что сертификат происхождения товара EUR.1 заполняется и выдается в соответствии с положениями Соглашения о свободной торговле между правительством Украины и правительством Черногории, статьи 46 ТКУ и настоящего Порядка.

В частности, отмечено, что сертификат заполняется на одном из языков, на котором оформлено соглашение, или на английском языке.

Исправления вносятся путем вычеркивания ошибочных данных и написания над ними правильных. Подчистки, закрашивание или заклеивание не допускаются. Исправления в сертификате заверяются подписью экспортера или его уполномоченного лица и печатью должностного лица отдела таможенных платежей таможни, которая выдает сертификат.

Сертификат заполняется на одну партию экспортируемых товаров.

Графы сертификата должны заполняться с соблюдением установленных требований.

Имеется в распоряжении редакции.

Инструкции по организации работы должностных лиц таможенных органов

Приказ от 5.02.2013 г. № 61

"Об утверждении Инструкции по организации работы должностных лиц таможенных органов при осуществлении предварительного документального контроля в пунктах пропуска через государственную границу Украины"

(Зарегистрирован в Минюсте 22.02.2013 г. под № 312/22844)

Вступает в силу со дня опубликования.

Утверждена Инструкция по организации работы должностных лиц таможенных органов при осуществлении предварительного документального контроля в пунктах пропуска через государственную границу Украины.

В частности, установлено, что после получения от перевозчика или экспедитора, или уполномоченного лица товаросопроводительных (товаротранспортных) документов на товары, которые ввозятся в Украину, и информации о номере и дате документа контроля за перемещением товаров (далее — ДКПТ), оформленного таможней назначения, должностное лицо таможенного органа в соответствии с положениями Порядка выполнения таможенных формальностей при осуществлении транзитных перемещений совершает такие **действия**:

— делает оперативный запрос в Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов (ЕАИС ГТСУ) по номеру ДКПТ и проверяет наличие в ЕАИС ГТСУ электронной копии документа;

— проверяет соответствие сведений, приведенных в электронной копии ДКПТ, сведениям, указанным в поданных для таможенного оформления товаросопроводительных (товаротранспортных) документах.

Факт осуществления предварительного документального контроля удостоверяется путем проставления должностным лицом таможенного органа отпечатков штампа "Осуществлен предварительный документальный контроль" и личной номерной печати в товаросопроводительных (товаротранспортных) документах (на лицевой стороне или обратной стороне). При этом оттиск личной номерной печати проставляется с захватом рамки штампа, а в оттиске штампа должностным лицом таможенного органа зачеркиваются виды контроля, которые не проводились в форме предварительного документального контроля.

Информация о проведении предварительного документального контроля заносится в ЕАИС ГТСУ. **В делах таможенного органа** остаются ксерокопии документов, заверенные оттиском личной номерной печати должностного лица таможенного органа, которые были основанием для осуществления соответствующего вида госконтроля в форме предварительного документального контроля (за исключением выдаваемых контролирующими органами Украины).

МИНЮСТ

Тариф по обслуживанию усиленного сертификата открытого ключа

Приказ от 26.02.2013 г. № 325/5

"Об установлении тарифа за предоставление услуг по обслуживанию усиленного сертификата открытого ключа"

(Зарегистрирован в Минюсте 26.02.2013 г. под № 327/22859)

Вступает в силу со дня опубликования.

Установлен тариф за предоставление услуг Администратором информационно-телекоммуникационной системы центрального удостоверяющего органа — государственным предприятием "Информационный центр" Минюста по обслуживанию усиленного сертификата открытого ключа в размере **3750 грн.** за один месяц обслуживания.

Порядок проведения анализа финансово-хозяйственного состояния

Приказ от 26.02.2013 г. № 327/5

"Об утверждении Порядка проведения анализа финансово-хозяйственного состояния субъектов хозяйствования государственных предприятий и предприятий, в уставном капитале которых часть государственной собственности превышает пятьдесят процентов, и подготовки на запросы суда, прокуратуры или другого уполномоченного органа заключений о наличии признаков фиктивного банкротства, доведения до банкротства, сокрытия стойкой финансовой несостоятельности, незаконных действий в случае банкротства"

(Зарегистрирован в Минюсте 27.02.2013 г. под № 331/22863)

Вступает в силу со дня опубликования.

Утвержден порядок проведения анализа финансово-хозяйственного состояния субъектов хозяйствования госпредприятий и предприятий, в уставном капитале которых доля госсобственности превышает 50%, и подготовки на запросы суда, прокуратуры или другого уполномоченного органа выводов о наличии признаков фиктивного банкротства, доведения до банкротства, сокрытия стойкой финансовой несостоятельности, незаконных действий в случае банкротства.

Так, анализ финансово-хозяйственного состояния субъектов хозяйствования о наличии признаков фиктивного банкротства, доведения до банкротства, сокрытия стойкой финансовой несостоятельности, незаконных действий в случае банкротства проводится согласно Методическим рекомендациям по выявлению признаков неплатежеспособности предприятия и признаков действий по сокрытию банкротства, фиктивного банкротства или доведения до банкротства

Для осуществления анализа госпредприятий и предприятий, в уставном капитале которых доля государственной собственности превышает 50%, Минюстом могут быть привлечены специализированные организации и специалисты в соответствии с постановлением КМУ от 23.01.2013 г. № 27 "О привлечении организаций и специалистов, чтобы обеспечить осуществление полномочий государственного органа по вопросам банкротства". Арбитражный управляющий, назначенный судом распорядителем имущества, проводит вышеупомянутый анализ до проведения первого собрания кредиторов.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ БАНК

Контроль за экспортно-импортными операциями резидентов

Письмо от 28.02.2013 г. № 28-311/699/2529

"Об осуществлении контроля за экспортными, импортными операциями резидентов на основании официальной информации таможенных органов относительно уточнения сведений о таких операциях"

Указано, что одним из оснований для осуществления банками контроля за экспортными, импортными операциями резидентов (в т.ч. для снятия этих операций с контроля), в соответствии с Инструкцией о порядке осуществления контроля за экспортными, импортными операциями (Инструкция № 136), является **информация** о соответствующих операциях резидентов, указанная **в реестрах ТД определенных типов**.

Реестры ТД формируются таможенными органами на основании данных, содержащихся в ТД, оформленных в соответствии с требованиями Положения о таможенных декларациях, и передаются банкам с использованием программных средств НБУ. Повторное отправление реестров ТД, которые уже были направлены банкам, законодательством не предусмотрено.

Разъяснено, что п. 37 Положения определено, что в случае необходимости исправления **по письменному обращению** декларанта или уполномоченного им лица ошибочно указанных в оформленной ТД на бланке единого админдокумента сведений о товарах, не связанных с перечислением сумм таможенных платежей по такой ТД, таможенным органом заполняется и оформляется лист корректировки.

Внесение изменений в ТД на бланке единого админдокумента путем оформления листа корректировки осуществляется в соответствии с Порядком оформления листа корректировки. После оформления листа корректировки его электронный экземпляр заверяется электронной цифровой подписью должностного лица таможенного органа, вносится в локальные базы данных таможенного органа и Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов должностным лицом таможенного органа, его оформившего, и передается специализированным таможенным органом в соответствующий орган ГНСУ.

Согласно ст. 12 Декрета КМУ от 19.02.1993 г. № 15-93 "О системе валютного регулирования и валютного контроля" и п. 4.1 раздела 4 Инструкции № 136 **банки имеют право требовать** и получать от своих клиентов полную информацию об осуществленных ими валютных операциях, в т.ч. об экспортных, импортных операциях, расчеты по которым клиенты проводят через эти банки.

Согласно п. 4.2 раздела 4 Инструкции № 136 **банки обязаны** в случае перечисления резидентом средств в пользу нерезидента, поступления от нерезидента средств в пользу резидента или если резидент указан в ре-

естре вывозных ТД, требовать от последнего (в зависимости от вида операции) **копии**: договора с нерезидентом, актов и других документов, подтверждающих осуществление экспорта (импорта) продукции, выполнение работ (предоставление или получение услуг), осуществление экспорта прав интеллектуальной собственности, и других документов, необходимых банку для осуществления контроля за своевременностью расчетов по экспортным, импортным операциями его клиентов.

Разъяснено, что в случае получения уполномоченными банками официальной информации таможенных органов по уточнению данных об экспортных, импортных операциях своих клиентов, в частности листов корректировки, которыми оформлены изменения в ТД, **банки должны учитывать** такую информацию при осуществлении контроля за соответствующими экспортными, импортными операциями.

Оформление уведомлений о договорах с Европейским инвестиционном банком

Письмо от 4.03.2013 г. № 29-213/2581/2649

"Разъяснение относительно оформления уведомления о договоре, направляемого для регистрации кредитного договора, заключенного резидентом-заемщиком с Северным инвестиционным банком или Европейским инвестиционным банком"

Разъяснено, как применять отдельные нормы Положения о порядке получения резидентами кредитов, займов в инвалюте от нерезидентов и предоставления резидентами займов в инвалюте нерезидентам (далее — Положение № 270) при проверке правильности оформления уведомления о договоре, который подается в территориальное управление для регистрации кредитных договоров, относящихся к сфере действия Рамочного соглашения между Украиной и Северным инвестиционным банком от 23.12.2005 г. или Рамочного соглашения между Украиной и Европейским инвестиционным банком от 14.06.2005 г. (далее — Рамочные соглашения).

Кредитные договоры, относящиеся к сфере действия рамочных соглашений, относятся к категории договоров, к которым согласно пункту 1.18 главы 1 раздела I Положения № 270 не применяются требования относительно непревышения размера выплат по максимальной процентной ставке, а также относительно момента вступления в силу договора.

При заполнении заемщиком уведомления о договоре информация о принадлежности кредитного договора к сфере действия рамочных соглашений должна указываться:

— для резидента-заемщика, не являющегося банком, в п. 1.4 уведомления о договоре по форме, утвержденной в приложении 1 к Положению № 270;

— для уполномоченного банка-заемщика в п. 1.8 уведомления о договоре по форме, утвержденной в приложении 4 к Положению № 270.

При этом в вышеупомянутом пункте уведомления о договоре указываются реквизиты:

— соответствующего Рамочного соглашения;

— документа, свидетельствующего о принадлежности договора к сфере действия такого Рамочного соглашения, а именно — реквизиты соответствующего письма-подтверждения, предоставляемого по адресу Северного инвестиционного банка или Европейского инвестиционного банка в соответствии с Порядком подтверждения принадлежности предложений относительно финансирования инвестпроектов, поддерживаемых Северным инвестиционным банком или Европейским инвестиционным банком, к сфере действия рамочных соглашений между Украиной и такими банками.

ГТСУ

План мер по реорганизации ГТСУ

Приказ от 4.02.2013 г. № 40

"Об утверждении Плана мероприятий по реорганизации Государственной таможенной службы Украины"

Согласно требованиям п. 21 Порядка осуществления мероприятий, связанных с образованием, реорганизацией или ликвидацией министерств, других центральных органов исполнительной власти, утвержденного постановлением КМУ от 20.10.2011 г. № 1074, утвержден план мероприятий по реорганизации ГТСУ.

Имеется в распоряжении редакции.

О лицензиях таможенных брокеров

Приказ от 1.03.2013 г. № 59

"Об аннулировании, признании недействительными и выдаче лицензий на осуществление таможенной брокерской деятельности"

В соответствии со ст. 405 ТКУ, ЗУ "О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности" и Лицензионных условий осуществления посреднической деятельности таможенного брокера, утвержденных приказом Госкомпредпринимательства, ГТСУ от 13.05.2009 г. № 89/445, зарегистрированного в Минюсте 29.05.2009 г. под № 469/16485:

— аннулированы лицензии на осуществление таможенной брокерской деятельности (согласно перечню);

— признаны недействительными лицензии на осуществление таможенной брокерской деятельности (согласно перечню);

— выданы лицензии на осуществление таможенной брокерской деятельности субъектам хозяйственной деятельности, а обособленным подразделениям предприятий — копии лицензии на осуществление таможенной брокерской деятельности (согласно перечню).

Имеется в распоряжении редакции.

О переносе рабочих дней

Приказ от 4.03.2013 г. № 68
"О переносе рабочих дней"

Для создания благоприятных условий для празднования 1 и 2 мая 2013 г. и 9 мая 2013 г., а также рационального использования рабочего времени и согласно рекомендациям, указанным в распоряжении КМУ от 19.12.2012 г. № 1043-р "О переносе рабочих дней в 2013 году", в мае и июне 2013 г. для работников аппарата ГТСУ, которым установлена пятидневная рабочая неделя с двумя выходными днями, переносятся рабочие дни:

— с пятницы 3.05.2013 г. на субботу 18.05.2013 г.;

— с пятницы 10.05.2013 г. на субботу 1.06.2013 г.

Изменения в ведомственные классификаторы

Письмо от 22.02.2013 г. № 11.1/2-16.3/1831-ЕП
"В дополнение к письму ГТСУ от 21.01.2013 г. № 11.1/1.2-16.3/591-ЕП"

Сообщено, что в связи со вступлением в силу приказа Минфина от 17.01.2013 г. № 15 "Об утверждении Изменений в ведомственные классификаторы информации по вопросам государственного таможенного дела, используемых в процессе оформления таможенных деклараций" в перечень документов, которые выдаются государственными органами, другими юридическими лицами, уполномоченными на их выдачу, для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины, внесены изменения в приложение 1:

— в позиции 27 цифры "9000" заменить цифрами "5168";

— в позиции 28 цифры "9000" заменить цифрами "5169".

Перемещение товаров через таможенную границу Республики Узбекистан

Письмо от 25.02.2013 г. № 12/1-12.1/739-ЕП
"О письме Гостаможкома Республики Узбекистан"

Направлено для использования в работе и информирования заинтересованных лиц письмо Гостаможкома Республики Узбекистан от 12.02.2013 г. № 04-04/7-762, в котором отмечено, что с 1.04.2013 г. перевозчики, осуществляющие ввоз либо транзит товаров через таможенную границу Республики Узбекистан, обязаны представлять таможенным органам, в местах пересечения границы, сведения о перемещаемых товарах, включая их наименование, количество, вес и стоимость, а также их коды в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров на уровне не менее шести знаков.

Требуемые сведения должны указываться в следующих товаросопроводительных документах:

— для ж/д транспорта — в транспортных (перевозочных) документах и имеющихся у перевозчика коммерческих документах на перевозимые товары;

— для автотранспорта — в товарно-транспортных накладных, книжках МДП и имеющихся у перевозчика коммерческих документах на перевозимые товары;

— для воздушного транспорта — в генеральных декларациях, грузовых ведомостях, грузовых авианакладных и коммерческих документах на перевозимые грузы;

— для речного транспорта — в общих декларациях, декларациях о грузе, транспортных (перевозочных) документах и имеющихся у перевозчика коммерческих документах на перевозимые товары.

Право подписи документов разрешительного характера

Письмо от 28.02.2013 г. № 16/1-16.3/504-ЕП
"Об информации Минэкономразвития"

Минэкономразвития письмами от 4.02.2013 г. № 4121-11/3857-07 и № 4121-11/3841-07 сообщило информацию о должностных лицах Хмельницкой и Черновицкой облгосадминистраций, которым предоставлено право подписи документов разрешительного характера, и образцы их подписей и печатей.

Имеется в распоряжении редакции.

Постановка на контроль в ЕАИС ДКПТ

Письмо от 4.03.2013 г. №11.1/2-12.4/2124-ЕП

Сообщено, что в связи с необходимостью доработки программного обеспечения по автоматической постановке на контроль в единой Автоматизированной системе таможенных органов (далее — ЕАИС) документов контроля за перемещением товаров (далее — ДКПТ), согласно Порядку выполнения таможенных формальностей при осуществлении транзитных перемещений, утвержденному приказом Минфина от 9.10.2012 г. № 1066, зарегистрированному в Минюсте 19.12.2012 г. под № 2120/22432, до отдельного распоряжения Гостаможслужбы Украины, постановка на контроль в ЕАИС ДКПТ осуществляется в ручном режиме.

Декларирование товаров в таможенный режим транзита

Письмо от 4.03.2013 г. №11.1/2-12.4/2125-ЕП

Установлено, что в случаях, предусмотренных международными договорами Украины, заключенными в соответствии с законом, для декларирования в таможенный режим транзита товаров, ТС коммерческого назначения используются документы, предусмотренные такими договорами:

1. Особенности перевозки багажа и грузобагажа в международном ж/д сообщении определены Соглашением о международном пассажирском сообщении от 1.11.1951 г. (далее — Соглашение).

Примечание. *Украина присоединилась к Соглашению постановлением КМУ от 3.04.1993 г. № 246 "О соглашениях относительно международного железнодорожного грузового и пассажирского сообщения".*

Первым параграфом ст. 2 Соглашения установлено, что "перевозки пассажиров, багажа и товаробагажа между странами, железные дороги которых участвуют в настоящем соглашении, производятся на условиях и по перевозочным документам, установленным настоящим соглашением по применяемым ими тарифам".

В соответствии с параграфами 4, 5 ст. 16 Соглашения в подтверждение приема багажа к перевозке пассажиров выдается багажная квитанция, которая должна содержать следующие основные данные:

— буквы "МС";
— наименование станции и дороги отправления;
— номер поезда и дату отправления;
— наименование станции и дороги назначения;
— путь следования.

При получении багажной квитанции пассажир должен убедиться, что она составлена в соответствии с его данными.

Днем приема багажа к перевозке считается дата наложения календарного штемпеля станции отправления на багажную квитанцию.

При наличии договоренности в сообщении между двумя соседними железными дорогами предметы, отправляемые багажом в неупакованном виде, могут приниматься к перевозке по упрощенной процедуре. Бланки багажной квитанции печатаются на языке страны отправления, а также на двух языках, т.е. китайском, немецком и русском. Заполняется багажная квитанция на языке страны отправления.

Одновременно для перевозки багажа между государствами-участниками СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики используется комплект перевозочных документов по форме ЛУ-12, который состоит из квитанции, дорожной ведомости и корешка. Для перевозки грузобагажа используется комплект перевозочных документов по форме ЛУ-12б, состоящий из квитанции, дорожной ведомости и корешка. Дорожная ведомость сопровождает багаж до станции назначения.

2. Перемещение (пересылка) международных почтовых отправлений осуществляется в соответствии с положениями Всемирной почтовой конвенции, Регламента почтовой корреспонденции, Регламента почтовых посылок и других актов Всемирного почтового союза.

В соответствии с указанными актами международные почтовые отправления перемещаются в депешах, которыми обмениваются почтовые учреждения стран-членов или их назначенные операторы через учреждения обмена. Обмен депешами может осуществляться с помощью наземных, морских или воздушных служб стран-членов Почтового союза.

3. Согласно части третьей ст. 233 ТКУ таможенный орган, в зоне деятельности которого расположен пункт пропуска через государственную границу Украины, осуществляет пропуск груза экспресс-перевозчика на таможенную территорию Украины для доставки его в таможенный орган назначения (центральная сортировочная станция) на основании поданного экспресс-перевозчиком единого транспортного документа, который одновременно является документом контроля доставки.

4. При осуществлении контроля за товарами, находящимися под таможенным контролем и перемещаемыми в несопровождаемом багаже или ручной клади (по заключенным в установленном порядке внешнеэкономическим договорам/контрактам) между двумя таможенными органами Украины или в пределах зоны деятельности одного таможенного органа независимо от вида транспорта, применяется Порядок выполнения таможенных формальностей.

В случае выявления нарушений законодательства на любом этапе осуществления контроля вышеупомянутых отправлений, должностные лица таможенных органов обязаны принять необходимые меры, предусмотренные законодательством.

Методрекомендации по классификации отдельных товаров

Письмо от 5.03.2013 г. № 11.1/2-16.2/2165-ЕП
"О внедрении методических рекомендаций по классификации отдельных товаров в соответствии с требованиями УКТ ВЭД"

Предоставлены методические рекомендации по классификации отдельных товаров в соответствии с требованиями УКТ ВЭД.

Методические рекомендации разработаны во исполнение ст. 68 ТКУ относительно толкования терминов и классификационных требований в ВЭД и должны обязательно учитываться при классификации товаров.

Утратили силу следующие письма ГТСУ: от 16.05.2011 г. № 11.1/2-16/7598-ЕП; от 23.05.2011 г. № 11.1/2-16/7914-ЕП; от 25.05.2011 г. № 11.1/2-16/8018- ЕП; от 11.07.2011 г. № 11.1/2-16/10098-ЕП; от 15.09.2011 г. № 11.1/2-16/12950-ЕП; от 17.10.2011 г. № 11.1/1.2-16.2/14359-ЕП; от 21.10.2011 г. № 11.1/2-16.2/14566-ЕП; от 16.12.2011 г. № 11.1/2-16.2/16787-ЕП; от 12.01.2012 г. № 11.1/2-16.2/269-ЕП; от 23.02 .2012 г. № 11.1/2-16.2/1950-ЕП; от 27.02.2012 г. № 11.1/2-16.2/2077-ЕП; от 29.03.2012 г. № 11.1/1.2-16.2/3589-ЕП; от 24.04.2012 г. № 11.1/2-16.2/4774-ЕП; от 5.07.2012 г. № 11.1/2-16.2/7629-ЕП; от 11.07.2012 г. № 11.1/2-16.2/7915-ЕП; от 7.08.2012 г. № 11.1/3-16 / 8978-ЕП; от 6.09.2012 г. № 11.1/1.2-16.2/10065-ЕП; от 22.10.2012 г. № 11.1/2-16.2/11807-ЕП; от 9.11.2012 г. № 11.1/1.2-16.2/12675-ЕП; от 20.11.2012 г. № 11.1/2-16.2/13067-ЕП; от 29.12.2012 г. № 11.1/3-16.2/14544-ЕП.

Имеется в распоряжении редакции.

ГНСУ

НДС при возврате (экспорте) бракованных товаров

Письмо от 21.12.2012 г. № 7541/0/61-12/15-3115
"О рассмотрении обращения"

Указано, что при возврате (экспорте) бракованных товаров у плательщика НДС не возникает права на налоговый кредит в связи с приобретением таких товаров, поскольку данные товары не были использованы в налогооблагаемых операциях в рамках хозяйственной деятельности.

НДС при услугах по перевозке пассажиров

Письмо от 11.01.2013 г. № 75/Б/15-3114
"О рассмотрении обращения"

Указано, что в настоящее время взимание НДС в Украине осуществляется по нормам, установленным НКУ от 2.12.2010 г. № 2755-VI. Действующие нормы НКУ предусматривают, что сумма налога на добавленную стоимость прибавляется к цене товаров/услуг.

При этом плательщики-субъекты хозяйствования, осуществляя продажу товаров/услуг, обязаны удержать с потребителей таких товаров/услуг НДС в составе их стоимости и вносить сумму налога в бюджет, а покупатели, приобретающие товары и потребляющие услуги (независимо от того, являются ли они субъектами предпринимательской деятельности или нет), осуществляют компенсацию стоимости таких товаров и услуг продавцам по ценам вместе с НДС.

В указанном порядке граждане платят НДС при покупке пассажирского билета, продуктов питания, одежды, в составе стоимости услуг телефонной связи, коммунальных услуг, электроэнергии и т.д.

Суммы НДС, удержанные субъектами предпринимательской деятельности у потребителей товаров/услуг, зачисляются в доход госбюджета Украины.

Обложение НДС услуг, связанных с транзитной перевозкой пассажиров

Письмо от 11.01.2013 г. № 247/5/15-3416
"О рассмотрении письма"

Сообщено, что:

— согласно п. 197.8 ст. 197 НКУ от 2.12.2010 г. № 2755-VI операции по поставке услуг по перевозке (перемещению) пассажиров и грузов транзитом через таможенную территорию Украины, а также по поставке услуг, связанных с такой перевозкой (перемещением), освобождаются от обложения НДС;

— согласно ст. 90 гл. 17 раздела V ТКУ от 13.03.2012 г. № 4495-VI, транзит — это таможенный режим, согласно которому товары и/или ТС коммерческого назначения перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами Украины или в пределах зоны деятельности одного таможенного органа без какого-либо использования этих товаров, без уплаты таможенных платежей и без применения мер нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности;

— принципы организации и осуществления транзита грузов авиационным, автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом через территорию Украины определяются ЗУ от 20.10.1999 г. № 1172-XIV "О транзите грузов";

— транзит грузов сопровождается товарно-транспортной накладной, составленной на языке международного общения. В зависимости от выбранного вида транспорта такой накладной может быть авиационная грузовая накладная (Air Waybill), международная автомобильная накладная (CMR), накладная УМВС (СМГС), накладная ЦИМ (CIM), накладная ЦИМ/УМВД (CIM/SMGS, ЦИМ/СМГС), коносамент (Bill of Lading).

Кроме этого, транзит грузов может сопровождаться (при наличии) счетом-фактурой (Invoice) или другим документом, указывающим стоимость товара, упаковочным листом (спецификацией), грузовой ведомостью (Cargo Manifest), книжкой МДП (Carnet TIR), книжкой АТА (Carnet ATA). При декларировании транзитных грузов в соответствии с таможенным законодательством Украины в таможенные органы подается ГТД или накладная УМВС (СМГС), накладная ЦИМ (CIM), накладная ЦИМ/УМВД (CIM/SMGS, ЦИМ/СМГС), книжка МДП (Carnet TIR), книжка АТА (Carnet ATA), необходимые для осуществления таможенного контроля.

В случае транзита грузов ж/д транспортом в таможенные органы на участках, на которые распространяется сфера применения Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF), представляется накладная ЦИМ (CIM). В случае транзита грузов железнодорожным транспортом на других участках в таможенные органы представляется накладная УМВС (СМГС) или накладная ЦИМ/УМВД (CIM/SMGS, ЦИМ/СМГС), содержащая сведения, необходимые для осуществления таможенного контроля.

Относительно обложения НДС операций по поставке услуг, предоставляемых иностранным и отечественным судам, осуществляющим международные перевозки пассажиров, их багажа и грузов и оплачиваемых ими в соответствии с законодательством Украины портовыми сборами, сообщено, что согласно п. 197.9 ст. 197 НКУ, в период с 1.01.2011 г. до 30.06.2011 г. и с 1.08.2011 г. освобождаются от обложения НДС операции по поставке услуг, предоставляемых иностранным и отечественным судам, осуществляющим международные перевозки пассажиров, их багажа и грузов, и оплачиваемых ими в соответствии с законодательством Украины портовыми сборами.

Кодексом торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 г. № 176/95-ВР, с изменениями и дополнениями, предусмотрено взимание в морских портах таких целевых портовых сборов, как корабельный, причальный, якорный, канальный, маячный, грузовой, административный и санитарный. Размер указанных сборов и порядок их взимания установлены Положением о портовых сборах, утвержденным постановлением КМУ от 12.10.2000 г. № 1544. Портовые сборы взимаются в морских портах с судов и плавучих сооружений, определенных в п. 1 Положения № 1544, плавающих под Государственным флагом Украины и иностранным флагом. Согласно п. 11 Положения № 1544 на суммы портовых сборов начисляется НДС в соответствии с законодательством.

Не начисляется НДС на суммы портовых сборов, взимаемых с судов в заграничном плавании, которые:

— осуществляют международные перевозки пассажиров, их багажа, грузов и международных отправлений;

— следуют между портами Украины для осуществления погрузки/разгрузки с последующим пересечением государственной границы Украины;

— следуют транзитом через территорию Украины без таможенного оформления на ее территории.

Стоимость услуг включается в состав портовых сборов, которые предоставляются во время следования судна до пункта (места) таможенного оформления для погрузки (догрузки) грузов (посадки пассажиров) или из пункта (места) таможенного оформления после выгрузки (частичной выгрузки) грузов (высадки пассажиров) и является неотъемлемой составляющей услуг по международной перевозке груза (пассажиров).

Учитывая указанное, операции по поставке услуг, которые предоставляются иностранным судам, осуществляющим международные перевозки пассажиров, их багажа и грузов, и оплачиваются ими в соответствии с законодательством Украины портовыми сборами, освобождаются от обложения НДС. При этом, основным условием применения такой льготы является наличие в порту документов, подтверждающих осуществление судном международных перевозок. При осуществлении внутренних перевозок освобождение от уплаты НДС на операции по предоставлению услуг, включаемых в состав портовых сборов, не распространяется, и такие операции подлежат обложению НДС в общем порядке по основной ставке.

Также указано, что письмо ГНСУ от 20.09.2011 г. № 246/7/15-3417-01 отозвано письмом ГНСУ от 11.01.2013 г. № 331/7/15-3417-01.

Обложение НДС операций по возвращению оборудования нерезидента в оперативном лизинге

Письмо от 29.01.2013 г. № 1389/6/15-3115

Разъяснено, что если предприятием ввозится оборудование **на условиях договора оперативного лизинга**, заключенного с нерезидентом, такое оборудование будет помещено под **таможенный режим временного ввоза**. В зависимости от вида оборудования, которое ввозится в соответствии с п. 206.7 ст. 206 НКУ, к операциям по ввозу товаров на таможенную территорию Украины в таможенном режиме временного ввоза применяется **условное полное освобождение** от налогообложения или **условное частичное освобождение** от налогообложения при условии соблюдения требований и ограничений, установленных главой 18 ТКУ.

Условное полное освобождение от налогообложения применяется к товарам и в порядке, определенным ст. 105 ТКУ, согласно которой в указанный режим помещаются исключительно товары, ТС коммерческого назначения, указанные в ст. 189 ТКУ и в приложениях B.1—B.9, C, D к Конвенции о временном ввозе (г. Стамбул, 1990 г.), на условиях, определенных этими приложениями, а также воздушные суда, которые ввозятся на таможенную территорию Украины украинскими авиакомпаниями по договорам оперативного лизинга.

Товары (за исключением подакцизных), не указанные в ст. 105, 189 ТКУ, а также в приложениях B.1—B.9, C, D к Конвенции о временном ввозе, или такие, которые не соответствуют требованиям указанных приложений, согласно ст. 106 ТКУ могут размещаться в таможенном режиме временного ввоза с **условным частичным освобождением** от налогообложения (п. 206.7.2, п. 206.7 ст. 206 НКУ), который предусматривает за каждый полный или неполный календарный месяц заявленного срока пребывания на таможенной территории Украины таких товаров уплату 3% суммы таможенных платежей, которая подлежала бы уплате при выпуске этих товаров в свободное обращение на таможенной территории Украины, рассчитанной на дату помещения их под таможенный режим временного ввоза (общая сумма начисленного к уплате НДС не должна превышать сумму НДС, которая подлежала бы уплате при ввозе этого оборудования на таможенную территорию Украины в таможенном режиме импорта).

После завершения срока действия договора оперативного лизинга ввозимое оборудование **подлежит возврату нерезиденту**. Согласно п. 2 части первой ст. 86 ТКУ такая операция является реэкспортом. Согласно п. 206.5 ст. 206 НКУ операции по вывозу товаров в таможенном режиме реэкспорта освобождаются от обложения НДС.

Также указано, что если налогоплательщик приобретает (изготовляет) товары/услуги и необоротные активы, предназначенные для их использования в операциях, освобождаемых от налогообложения, то суммы налога, уплаченные (начисленные) в связи с таким приобретением (изготовлением), **не относятся к налоговому кредиту** указанного плательщика.

Вывоз продукции в таможенном режиме экспорта

Письмо от 15.02.2013 г. № 1849/5/15-3111

"Относительно вывоза за пределы таможенной территории Украины продукции в таможенном режиме экспорта"

Указано, что начиная с 1.01.2012 г. при осуществлении операций по вывозу за пределы таможенной территории Украины продукции в таможенном режиме экспорта перерабатывающее предприятие отражает их в налоговой декларации по НДС и имеет право на возмещение из бюджета сумм НДС, уплаченных (начисленных) поставщикам товаров/услуг, стоимость которых включена в стоимость экспортируемой продукции. Такое возмещение осуществляется в общем порядке.

Сообщено, что приказом Минфина от 17.12.2012 г. № 1342 "О внесении изменений в приказ Минфина от 25.11.2011 г. № 1492" внесены изменения в:

— формы налоговой отчетности по НДС, а именно: налоговую декларацию по НДС, уточняющий расчет налоговых обязательств по НДС в связи с исправлением самостоятельно выявленных ошибок;

— порядок заполнения и представления налоговой отчетности по НДС.

Приказом отменены такие формы налоговой отчетности по НДС:

— налоговой декларации по НДС (сокращенной);

— налоговой декларации по НДС (специальной);

— налоговой декларации по НДС (перерабатывающего предприятия);

— уточняющего расчета налоговых обязательств по НДС в связи с исправлением самостоятельно выявленных ошибок (относительно деятельности в соответствии со ст. 209 раздела V НКУ);

— уточняющего расчета налоговых обязательств по НДС в связи с исправлением самостоятельно выявленных ошибок (относительно деятельности в соответствии с п. 209.18 ст. 209 раздела V НКУ);

— уточняющего расчета налоговых обязательств по НДС в связи с исправлением самостоятельно выявленных ошибок (относительно деятельности в соответствии с п. 1 подраздела 2 раздела XX НКУ).

Приказом № 1342 предусмотрено сокращение количества налоговой отчетности путем перехода от четырех существующих в настоящее время форм налоговых деклараций по НДС к одной. Указанная форма декларации будет применяться плательщиками НДС как для отражения результатов деятельности, так и проведения расчетов с госбюджетом. При этом все плательщики НДС представляют налоговую декларацию по НДС с отметкой "общая".

Предприятия, зарегистрированные в качестве субъектов специального режима налогообложения, представляют, кроме декларации по НДС с отметкой "общая", для расчетов с госбюджетом еще и декларацию по НДС с отметкой о специальном режиме налогообложения для отражения соответствующего вида деятельности плательщика.

Новая форма декларации по НДС вводится в действие для отчетности, представленной начиная с 1.04.2013 г.

Заполнение реестра налоговых накладных

Письмо от 1.03.2013 г.

"Особенности заполнения некоторых граф реестра выданных и полученных налоговых накладных"

Разъяснены особенности заполнения некоторых граф реестра выданных и полученных налоговых накладных.

Указано, что плательщики НДС ежемесячно в течение 20 календарных дней, следующих за последним календарным днем отчетного (налогового) месяца, а также плательщики, которым установлен отчетный налоговый период — квартал, подают в орган ГНСУ копии записей в реестрах выданных и полученных налоговых накладных за такой период в электронном виде.

Отмечено, что в разделе I реестра выданных и полученных налоговых накладных отражаются:

— выданные налоговые накладные;

— накладные, которые не выдаются покупателю, а остаются у выписавшего их;

— расчеты корректировки количественных и стоимостных показателей к налоговой накладной (приложение 2 к налоговой накладной, утвержденной приказом Минфина от 1.11.2011 г. № 1379);

— таможенные декларации;

— документы бухучета.

В разделе II реестра отражаются:

— полученные налоговые накладные;

— расчеты корректировки количественных и стоимостных показателей к налоговой накладной (приложение 2 к налоговой накладной);

— ТД на ввоз товаров;

— другие документы, на основании которых осуществляется учет операций по приобретению товаров/услуг.

Нумерация записей осуществляется удобным для налогоплательщика способом: с первого номера каждого отчетного периода или нарастающим итогом с начала года.

При составлении накладной по отдельным операциям к виду документа добавляется тип причины.

При занесении в реестр накладной или расчета корректировки к накладной, зарегистрированных в реестре и выданных покупателю в месяце, следующем за месяцем их составления, указывается фактическая дата их получения независимо от того, в каком отчетном периоде они будут отражены в составе налогового кредита.

Также разъяснено, что если общая сумма полученных товаров/услуг по кассовому чеку превышает 200 грн., налогоплательщик не имеет права отнести в состав налогового кредита ни всю сумму НДС, уплаченную при приобретении таких товаров/услуг, ни ее часть. Налогоплательщик в графе 5 проставляет обозначение "ЧК" — кассовый чек и заполняет графы 13 и 14 Реестра.

Корректировка налогового кредита, которая проводится в связи с перерасчетом доли использования товаров или услуг, необоротных активов в облагаемых и необлагаемых операциях по итогам года, проводится на основании бухгалтерской справки.

Налогоплательщики, у которых в течение предыдущего года отсутствовали необлагаемые операции, а такие необлагаемые операции начали осуществляться в отчетном периоде, а также новосозданные налогоплательщики проводят распределение налогового кредита в последний день отчетного периода.

Исправление ошибки в реестре осуществляется методом "сторно" по правилам, предусмотренным для бухучета, в момент выявления такой ошибки.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

5.03.2013 г.:

— Перечень оборудования и систем для судов, осуществляющих плавание по внутренним речным путям (Приказ Мининфраструктуры от 30.01.2013 г. № 53).

6.03.2013 г.:

— Примерное положение о центре предоставления административных услуг (Пост. КМУ от 20.02.2013 г. № 118).

ПРОЕКТЫ

Предотвращение противоправного поведения водителей с помощью фотофиксации нарушений

ВР. Проект Закона

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения"

Зарегистрирован в ВР 25.02.2013 г. под № 2390.

Предусмотрена возможность привлечения владельцев ТС к административной ответственности за нарушения, зафиксированные работающими в автоматическом режиме (без участия оператора) техсредствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

КоАП будет дополнен новой главой 24-1, определяющей особенности производства по делам об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме (без участия оператора) техсредствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Отмечено, что такое производство сохраняет необходимость составления протокола и проведения

рассмотрения дела, обеспечивает возможность собственника ТС при желании присутствовать при рассмотрении дела и представлять свои возражения, в частности, указав, что за рулем ТС находилось другое лицо, и таким образом быть освобожденным от административной ответственности.

Законопроект также предусматривает создание в составе ГАИ подразделения, которое будет заниматься обработкой данных (показаний), получаемых в результате фиксации правонарушений работающими в автоматическом режиме техсредствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, и создание таких подразделений в органах ГАИ на региональном уровне.

Поскольку для оценки соответствующих показаний специальных техсредств и определения их приемлемости в качестве доказательств необходима специальная подготовка, предусмотрено, что дела о правонарушениях, выявленных с помощью фотофиксации, вправе производить и решать только должностные лица, имеющие специальную подготовку.

Кроме того, КоАП предполагается дополнить статьей о том, что право владения и пользования ТС принадлежит только владельцу (совладельцу) ТС. К административной ответственности за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, которые зафиксированы работающими в автоматическом режиме (без участия оператора) стационарными или передвижными техсредствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, привлекаются владельцы (совладельцы) ТС.

Внедрение комплексной системы автоматизированной фотофиксации нарушений ПДД потребует дополнительных расходов Госбюджета в размере до 500 млн грн. в следующем после принятия Закона бюджетном году, и до 300 млн грн. ориентировочно в течение следующих 5-ти лет.

Упрощение процедуры госрегистрации прекращения деятельности физлиц-предпринимателей

ВР. Проект Закона

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно упрощения процедуры государственной регистрации прекращения предпринимательской деятельности физических лиц-предпринимателей, не имеющих наемных работников"

Зарегистрирован в ВР 26.02.2013 г. под № 2409.

Предлагается упростить процедуру государственной регистрации прекращения предпринимательской деятельности физических лиц-предпринимателей, которые не имеют наемных работников, по их решению.

Так, для проведения государственной регистрации прекращения предпринимательской деятельности ФЛП, который не имеет наемных работников, по его решению такое лицо или уполномоченное им лицо должно будет подать государственному регистратору лично (направить почтовым отправлением) регистрационную карточку на проведение госрегистрации прекращения предпринимательской деятельности ФЛП.

При отсутствии оснований для отказа в проведении госрегистрации прекращения предпринимательской деятельности ФЛП, который не имеет наемных работников, по его решению госрегистратор должен будет не позднее следующего рабочего дня с даты поступления регистрационной карточки внести в Единый госреестр запись о проведении госрегистрации прекращения предпринимательской деятельности ФЛП.

Госрегистратор не позднее следующего рабочего дня с даты госрегистрации прекращения предпринимательской деятельности ФЛП, который не имеет наемных работников, по его решению должен выдать (направить заказным письмом) заявителю или уполномоченному им лицу уведомление о проведении госрегистрации прекращения предпринимательской деятельности ФЛП.

Указанные изменения планируется внести в Закон "О государственной регистрации юридических лиц и физических лиц-предпринимателей".

В случае принятия Закон вступит в силу через 6 месяцев со дня его опубликования.

Ежегодный минимально оплачиваемый отпуск увеличится до 28 дней

ВР. Проект Закона

"О внесении изменений в некоторые законы Украины (относительно продолжительности ежегодного основного отпуска)"

Зарегистрирован в ВР 4.03.2013 г. под № 2452.

Проектом предусматривается, что минимальная продолжительность оплачиваемого ежегодного отпуска в Украине (24 календарных дня) не соответствует европейским стандартам трудового права.

Право на справедливые условия труда, согласно части 3 ст. 2 Европейской социальной хартии (пересмотренной) ETS № 163 от 3.05.1996 г., предусматривает установление ежегодного оплачиваемого отпуска продолжительностью не менее четырех недель.

Предлагается установить минимальную продолжительность оплачиваемого ежегодного отпуска на уровне **28 календарных дней в год.**

Кроме того, для некоторых категорий работников:

— занятых на подземных горных работах и в разрезах, карьерах и рудниках глубиной 150 метров и ниже минимальная продолжительность оплачиваемого ежегодного отпуска устанавливается на уровне 32 календарных дней;

— промышленно-производственному персоналу угольной, сланцевой, металлургической, электроэнергетической промышленности, а также занятому на открытых горных работах, на работах на поверхности шахт, разрезов, карьеров и рудников, на строительно-монтажных работах в шахтном строительстве, на транспортировке и обогащении полезных ископаемых, военизированному личному составу горноспасательных частей соответствующим образом увеличивается до **32 календарных дней** максимальная продолжительность оплачиваемого ежегодного отпуска.

Пьяных водителей предлагают пожизненно лишать права управлять ТС

ВР. Проект Закона

"О внесении изменений в некоторые законы Украины относительно предотвращения смертности на дороге"

Зарегистрирован в ВР 4.03.2013 г. под № 2454.

Предлагается дополнить ст. 286 УК частью четвертой, которая предусматривает лишение свободы на срок до 10 лет, с пожизненным лишением права управлять ТС за нарушение правил безопасности дорожного движения, эксплуатации транспорта лицом, управляющим ТС, повлекшее средней тяжести телесное повреждение (ч. 1 ст. 286), смерть потерпевшего или причинившее тяжелое телесное повреждение (ч. 2 ст. 286), гибель нескольких лиц, если установлено, что лицо, которое управляло ТС, находилось в состоянии алкогольного опьянения.

Кроме того, проектом предлагается законодательно определить такую угрозу национальной безопасности, как неэффективность госполитики по обеспечению безопасности дорожного движения, рост аварийности на автомобильных дорогах. Одним из основных направлений государственной политики в сфере нацбезопасности предполагается сделать усиление профилактики аварийности на автомобильных дорогах с участием водителей, находящихся за рулем в состоянии алкогольного опьянения.

Ограничение наличных расчетов

НБУ. Проект постановления

"Об установлении предельной суммы наличного расчета"

Предусмотрено установление предельной суммы наличных расчетов:

— для **физлиц-предпринимателей** в течение одного дня за товары (работы, услуги) по одному или нескольким платежным документам в размере **150 тыс. грн**. Расчеты между указанными лицами за товары (работы, услуги), стоимость которых превышает 150 тыс. грн., осуществляются только в безналичном порядке — путем перечисления средств с текущего счета на текущий счет или путем внесения денежных средств в банк для дальнейшего их перечисления на текущие счета предприятий (предпринимателей);

— между **физлицами** по договорам купли-продажи, которые подлежат нотариальному удостоверению, в размере 150 тыс. грн.

Введение ограничений не будет задевать интересы большинства населения, поскольку будет касаться только крупных покупок (например, приобретение престижных автомобилей и мотоциклов, яхт, самолетов, зданий, драгоценностей).

Указанные изменения направлены на сокращение наличных расчетов, постепенную легализацию доходов и как следствие должны способствовать уменьшению теневой экономики.

Услуги морских портов

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Правил предоставления услуг в морских портах Украины"

Проект предусматривает урегулирование правоотношений, связанных с предоставлением услуг в морских портах и на подходах к ним погрузочно-разгрузочных работ, обслуживания судов, а также предоставлением других услуг, обычно оказываемых в морских портах в части, касающейся обязательств по международным договорам Украины, выполнения технологических процессов с учетом особенностей работы в морских портах, а также устанавливает права, обязанности и ответственность сторон, заключивших договоры по предоставлению указанных услуг.

Администрацией морпортов является **госпредприятие,** созданное согласно закону и обеспечивающее функционирование портов, содержание и использование портовой инфраструктуры госсобственности, выполнение других задач непосредственно и через филиалы в каждом порту.

Погрузочно-разгрузочные работы в порту осуществляют портовые операторы на основании договоров перевалки груза самостоятельно или с привлечением третьих лиц. Перечень портовых операторов в каждом порту и перечень предоставляемых ими услуг определен Реестром морпортов.

Заказчик обязан гарантировать, что груз:

— безопасен или не станет опасным в том виде, в котором он доставлен;

— нетоксичен и не будет источником выделения вредного газа, пыли, жидкости или радиационного излучения;

— не будет загрязнять, представлять опасность поражения или ущерба любому лицу или любому грузу, оборудованию, акватории и окружающей среде;

— должным образом упакован;

— соответственно маркирован;

— не содержит контрабанды, запрещенных наркотических веществ и нелегальных товаров.

Портовый оператор обязан определять объем и сроки завоза в порт груза на основании поданной заказчиком заявки.

Заказчик обязан согласовывать завоз в морской порт грузов с администрацией порта и портовым оператором до отгрузки груза.

Завоз опасных грузов должен быть заранее согласован с администрацией порта и портовым оператором независимо от того, является ли груз транзитным или будет выгружен у портового оператора.

Оператор обо всех запланированных операциях с опасными грузами обязан информировать администрацию порта, органы санэпидконтроля, пожарного надзора, указав место запланированных работ и вид груза.

До погрузочно-разгрузочных работ опасных грузов портовый оператор обязан совместно с администрацией судна провести проверку готовности судна к безопасному проведению на нем грузовых операций и оформить Акт готовности судна к безопасному выполнению грузовых работ.

Для ввоза на территорию порта опасного груза администрация порта и портовый оператор обязаны предоставить письменное подтверждение, в котором должны быть указаны порядок, сроки и место доставки груза.

Подтверждение приема опасного груза предоставляется администрацией морского порта и портовым оператором по согласованию с органами государственного экологического надзора, санитарного контроля, госгорпромнадзора, органами местной власти.

Портовые операторы обязаны применять технологическую документацию:

— рабочие технологические карты, которые должны регламентировать технологические процессы погрузочно-разгрузочных работ;

— проект грузовых работ (для наливных грузов);

— временные технологические инструкции перегрузки;

— инструкции по применению типовых способов и приемов работ, регламентирующих способы и приемы выполнения отдельных элементов технологических операций;

— инструкции по обработке опасных грузов.

Рабочие технологические карты разрабатываются для каждого груза (группы однородных в технологическом отношении грузов) и в совокупности должны охватывать всю номенклатуру грузов, которые перегружаются портовым оператором.

Грузы, прибывшие в морской порт в поврежденной таре, портовый оператор обязан принять и привести в транспортабельное состояние по заявке и за счет заказчика, при наличии соответствующих технических возможностей. Если ремонт тары силами портового оператора невозможен, вопрос о дальнейшей транспортировке груза заказчик обязан решить без участия оператора.

Результаты приема груза от перевозчика оператор обязан оформить генеральным актом, который составляется на основании тальманских расписок.

В случае прибытия в порт грузов и отказа в их приеме, портовый оператор в течение 2 рабочих дней с даты подачи перевозочных документов в письменной форме должен уведомить заказчика о причинах отказа в приеме груза. После получения информации заказчик обязан в течение суток с момента уведомления распорядиться грузом.

Эксплуатация ТС

Мининфраструктуры. Проект приказа
"Об утверждении Правил эксплуатации колесных транспортных средств"

Распространяется на эксплуатацию колесных транспортных средств категорий M, N, O.

Перевозчик приобретает новое транспортное средство после выполнения предпродажного техобслуживания продавцом согласно сервисной документации производителя и порядку гарантийного ремонта.

Если в составе подержанного транспортного средства обновлены составляющие, продавец передает перевозчику документы на них, предоставленные согласно порядку гарантийного ремонта.

На приобретенное транспортное средство заводится отдельное дело с определенным перевозчиком номером. В деле создается в произвольной форме и ведется реестр документов с указанием их порядкового номера, соответствующих страниц дела для каждого документа, наименования документа, его реквизитов и фамилии, даты и подписи ответственного исполнителя.

Списание с баланса транспортного средства, его составных частей и эксплуатационных жидкостей оформляется актами списания или соответственно оформленными карточками учета наработки.

Повышение квалификации проходит персонал, который выполняет техобслуживание, ремонт, проверку техсостояния, разрабатывает и утверждает технологическую документацию в объеме согласно типовой программе повышение квалификации.

Перевозчик, ремонтник обеспечивает повышение квалификации персонала на систематической основе:

— по утвержденным графикам;

— в случае привлечения к процессу проверки техсостояния исполнителей, для которых такая деятельность является новой;

— при производственной необходимости повысить уровень квалификации персонала.

Непосредственные исполнители техобслуживания, ремонта, проверки техсостояния повышают уровень квалификации с периодичностью в 3 года, разработчики технологической документации и руководители, которые утверждают технологическую документацию, — с периодичностью не менее 5 лет.

Эксплуатация колес и шин

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Правил технической эксплуатации колес и пневматических шин колесных транспортных средств категорий L, M, N, O и специальных машин, выполненных на их шасси"

Распространяется на юр- и физлиц, которые производят, транспортируют, продают, приобретают, эксплуатируют, ремонтируют, передают на утилизацию шины и колеса транспортных средств категорий L, M, N, O и спецмашин, выполненных на их шасси.

На каждую шину заводят карточку учета пробега.

Углубление выполняют на шине, которая имеет соответствующую маркировку.

Протектор шины углубляют только 1 раз.

Пригодность шин к ремонту окончательно определяют во время его выполнения. Если во время ремонта выявляют скрытые повреждения, или считают, что размеры повреждений после их эксплуатации превышают предельно допустимые, исполнитель ремонта может изменить вид заявленного ремонта или отказаться от выполнения ремонта, если отремонтированная шина будет опасной.

Решение о восстановлении с наложением нового протектора принимает владелец шины.

Не подлежат восстановлению: шины категорий L; запасные шины для временного использования; шины категорий M1, O1 и O2, которые ранее уже были восстановлены, с даты изготовления которых прошло более 7 лет, имеющие только маркировку ZR в отметке размера и не имеющие символа категории скорости и индекса несущей способности.

Разногласия между потребителем и производителем, продавцом, исполнителем работ по гарантийному обслуживанию или ремонту относительно происхождения недостатков и причин их возникновения устраняют с привлечением экспертов по потере потребительских свойств колес.

Вывод научно-технической экспертизы оформляется на бланке письма эксперта в произвольной форме и утверждается его руководителем. Физлица подписывают заключение эксперта лично.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Жураковский В.А. назначен первым заместителем генерального директора Госадминистрации железнодорожного транспорта Украины.

Распоряжение КМУ от 6.03.2013 г. № 108-р

***Справка**. Жураковский Виталий Александрович родился 11.02.1957 г. в г. Казатин Винницкой области.*

В 1979 г. окончил Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта имени С.М. Кирова.

Трудовую деятельность начал дежурным по парку станции Петропавловск Южно-Уральской ж/д.

С 1981 г. по 2002 г. работал на различных должностях станции Казатин-1 ЮЗЖД. Прошел путь от дежурного по станции, маневрового диспетчера станции Казатин-1 до начальника Казатинской дирекции ж/д перевозок, замначальника ЮЗЖД.

С мая 2003 г. по июль 2005 г. — замначальника ЮЗЖД, начальник отраслевой службы перевозок.

С июня 2005 г. по декабрь 2005 г. — начальник Главного управления перевозок "Укрзалізниці".

С декабря 2005 г. по март 2013 г. — первый замначальника ЮЗЖД.

Государственные награды:

— почетное звание "Заслуженный работник транспорта Украины";

— знак "Почетный железнодорожник";

— знак "Почетный работник транспорта Украины";

— орден "За заслуги" III степени;

— Почетная Грамота КМУ;

— нагрудный знак "За заслуги. Укрзалізниця" III ст.

Прокурором по надзору за соблюдением законов в транспортной сфере Киевской области назначен Сергей Олийнык

Приказом Генерального прокурора Украины назначен советник юстиции Олийник С.В. на должность прокурора по надзору за соблюдением законов в транспортной сфере Киевской области.

***Справка.** До этого назначения Олийнык Сергей Васильевич работал в должности начальника отдела процессуального руководства при производстве досудебного расследования органами внутренних дел и поддержанию государственного обвинения управления надзора за соблюдением законов в уголовном производстве прокуратуры Киевской области.*

Олийнык С.В. в органах прокуратуры работает с 2005 г., работал на разных должностях в прокуратурах Черкасской и Киевской областей.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Законопроект о трансфертном ценообразовании требует доработки

Принять закон о трансфертном ценообразовании — один из пунктов программы развития экономики на 2013—2014 гг. По подсчетам разработчиков, контроль над трансфертными ценами даст 0,5 млрд грн. дополнительных поступлений в бюджет уже в этом году, в 2014 г. — 1,5 млрд грн.

В начале года Александр Клименко обещал, что законопроект о трансфертном ценообразовании примут в 1 квартале 2013 г., а уже в июле документ вступит в силу.

На заседании в КМУ против введения контроля над трансфертными ценами выступили вице-премьеры Юрий Бойко и Александр Вилкул, а также министр экономразвития и торговли Игорь Прасолов. "Это была дискуссия. Никто не был против, мы предложили доработать некоторые нормы законопроекта", — утверждает А. Вилкул.

Бизнес тоже намерен внести свою лепту. Глава совета Федерации работодателей Украины Дмитрий Фирташ предложил правительству ограничить количество стран, которые смогут мониторить налоговики при контроле над трансфертными ценами. Параллельно свои замечания к документу в Министерство доходов и сборов отправили и бизнес-ассоциации.

Законопроект о трансфертном ценообразовании необходимо доработать, расширив возможности его применения. Такое мнение в интервью *Зеркалу недели* высказал вице-спикер ВР, бывший глава ГТСУ Игорь Калетник.

По мнению И. Калетника, требует пересмотра в сторону снижения минимальный порог стоимости операций, на которые будет распространяться действие законопроекта о трансфертном ценообразовании. "О чем идет речь? В нынешнем варианте этот порог установлен в 50 млн грн. При этом надо учитывать, что, например, за 2012 г. была зафиксирована только 131 поставка общей стоимостью 50 млн грн. и более одного украинского предприятия в адрес одного нерезидента", — отметил он.

По словам вице-спикера, довольно значительная их часть относится к предприятиям металлургической отрасли Украины. Вторую мощную группу составляют экспортеры сельскохозяйственной продукции. "В целом такие масштабные сделки (свыше 50 млн грн.) за прошлый год осуществляли только 72 экспортера. Но объем поставок довольно значительный — $25 млрд, что составляет 36% от общего объема украинского экспорта в 2012 г. А если учесть, что через посредников уходит около 50% экспортных операций, то таким образом налоговикам придется отслеживать, условно говоря, только 60—65 экспортных операций в год", — сказал И. Калетник. "Следовательно, в этом контексте данный законопроект надо существенно доработать. И это не единственное замечание. Есть вещи, которые не устраивают бизнес, в частности относительно метода определения стоимости", — добавил он.

Справка. *По мнению ГНСУ, налоговики намерены контролировать трансфертные цены, которые могут использоваться для оптимизации налогообложения*.

Предложены изменения относительно запрета переоборудования грузовых автомобилей в пассажирские

Для повышения безопасности пассажирских перевозок автотранспортом разработан проект постановления КМУ "О внесении изменений в постановления Кабинета Министров Украины от 18 февраля 1997 г. № 176 и от 3 декабря 2008 г. № 1081".

В документе детализируются существующие требования относительно запрета предоставления услуг по перевозке пассажиров с использованием автобусов, переоборудованных из грузовых транспортных средств.

Так, предлагается **не допускать к участию в конкурсе** автомобильного перевозчика, который предполагает использовать на маршрутах автобусы, переоборудованные из грузовых ТС. Соответствующее решение принимает конкурсный комитет. Но это не будет касаться пригородных автобусных маршрутов общего пользования, которые не выходят за пределы территории одного района.

Также предполагается отменить требования об обязательном наличии протокола, который позволяет осуществлять пассажирские перевозки с использованием автобусов, переоборудованных из других транспортных средств. Протокол контрольных испытаний переоборудованных ТС удостоверял их соответствие требованиям правил Европейской экономической комиссии.

Правительство утвердило финпланы госпредприятий, урезав расходы на содержание автотранспорта

Правительство утвердило финпланы на 2013 г. ряда госпредприятий. При этом существенно сокращены расходы на содержание автомобилей, находящихся на балансе предприятий. Такое решение принято исходя из продолжения режима жесткой экономии бюджетных средств и средств госпредприятий.

Соответствующее решение принято на заседании Кабинета Министров 4.03.2013 г.

В частности, утверждены финансовые планы ОАО "Турбоатом", Государственного предприятия "Артемсоль", Государственного ПАО "Национальная акционерная компания "Украгролизинг", Государственного предприятия "Национальная энергетическая компания "Укрэнерго", Государственного предприятия "Мариупольский морской торговый порт", Государственного предприятия "Полиграфический комбинат "Украина" по изготовлению ценных бумаг", ОАО "Одесский припортовый завод", Государственного предприятия обслуживания воздушного движения Украины.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Итоги Коллегии Мининфраструктуры при участии вице-премьер-министра Украины

5.03.2013 г. состоялось заседание Коллегии Мининфраструктуры при участии вице-премьер-министра Украины Александра Вилкула, министра инфраструктуры Владимира Козака, руководителей подведомственных предприятий, профсоюзов и других.

Как отметил вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул, в 2013 г. Мининфраструктуры должно вывести на качественно новый уровень конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность предприятий отрасли. "2013 г. не будет легким. Впереди — напряженная работа, поиск и внедрение новых форм хозяйствования и управления. В этом году необходимо вывести на качественно новый уровень конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность предприятий отрасли и обеспечить все условия для реализации крупных модернизационных и инфраструктурных проектов. Именно такие задачи ставит перед министерством и отраслевыми предприятиями наш Президент В.Ф. Янукович и правительство Украины", — отметил Александр Вилкул. Он подчеркнул, что все решения и проекты должны разрабатываться и внедряться открыто и прозрачно — с привлечением ведущих международных экспертов, с учетом интересов как работодателей, так и работников, в диалоге с общественностью и инвесторами.

Как отметил министр инфраструктуры Владимир Козак, министерство всегда открыто в процессе принятия решений по внедрению реформ, запланированных Президентом и правительством Украины. "Мы находимся в постоянном диалоге с трудовыми коллективами, работодателями, инвесторами, экспертной средой и обществом. Чем больше будет прозрачности, открытости, тем быстрее мы проведем начатые изменения. Отраслевые ведомства и предприятия работают единой командой, которая имеет главную общую цель — развитие транспортного потенциала страны, увеличение грузопотоков. Потому что это является главным ресурсом повышения социальных стандартов и зарплат. Наша отрасль должна быть не только локомотивом развития национальной экономики, но и точкой роста качества жизни работников и их семей", — сказал В. Козак.

Повышение социальных стандартов является важным элементом реализации реформ в транспортной отрасли. В 2013 г. зарплата работников транспортно-дорожного комплекса и почтовой связи должна возрасти. "Повышение социальных стандартов коллективов отраслевых предприятий — это один из главных приоритетов работы Мининфраструктуры, — сказал А. Вилкул. — В 2013 г. и на железнодорожном, морском и речном, автомобильном транспорте, в почтовой связи и дорожном хозяйстве тенденция роста зарплаты будет сохранена". Вице-премьер-министр сообщил, что в 2012 г. средняя зарплата в транспортно-дорожном комплексе и почтовой связи выросла на 13,1% от уровня 2011 г. и составила 3499 грн. "Если говорить по отраслям, то больше всего выросла — на 14,2% — средняя заработная плата железнодорожников. На 10% стали получать больше работники авиационной отрасли", — проинформировал А. Вилкул.

Также вице-премьер-министр, говоря о социальных стандартах развития отрасли, заверил, что железнодорожные больницы будут работать в составе железной дороги, как и работают сегодня. "Работники транспортной отрасли должны быть обеспечены надежной социальной защитой. Никаких разговоров о передаче железнодорожных больниц быть не может. Железнодорожные больницы будут работать в составе железных дорог, как и работают сегодня. Железнодорожники — это четырехсоттысячный трудовой коллектив. Люди должны получать качественную медицинскую помощь", — сказал А. Вилкул.

Подводя итоги 2012 г., на Коллегии было отмечено, что транспортными предприятиями, предприятиями дорожного хозяйства, туризма и почтовой связи обеспечено предоставление услуг населению и отраслям отечественной экономики в соответствии с потребностями. В частности, в 2012 г. перевезено 638,5 млн т грузов, в т.ч.: ж/д транспортом — 457,5 млн т, переработка грузов в портах составила 109,8 млн т. "Надо отметить, что, несмотря на продолжение мирового кризиса и охлаждение экономик стран, отрасль смогла удержать свои показатели на уровне 2011 г. Это — доказательство профессионализма и эффективности руководителей отрасли и предприятий, доказательство ответственности и настойчивости трудовых коллективов", — отметил А. Вилкул.

В 2012 г. украинский транспорт перевез почти 4 млрд пассажиров (3946,3 млн).

Также выполнено дорожных работ на сумму 10,1 млрд грн.

Общий объем платежей в бюджеты всех уровней составил 21,306 млрд грн., что на 570 млн грн. больше, чем по итогам 2011 г.

В 2012 г. было освоено капинвестиций на сумму 24,4 млрд грн., из которых 7,9 млрд грн., или почти 33% — собственные средства предприятий.

В 2013 г. ответом на негативные тенденции развития экономики должны стать модернизация и привлечение инвестиций в предприятия отрасли. Вице-премьер-министр отметил, что перед Минифраструктуры поставлена задача реализовать в 2013 г. ряд инфраструктурных проектов, которые станут залогом улучшения инвестклимата в государстве и способствовать росту здоровой конкуренции на рынке транспортных услуг. Кроме того, внедрение всех запланированных проектов, среди которых реорганизация портовой отрасли, развитие региональных аэропортов, электрификация железнодорожных направлений, по словам А. Вилкула, позволит реализовать еще одну стратегическую задачу отрасли — сохранить существующие коллективы предприятий и создать около 4 тыс. новых рабочих мест.

Кроме того, по словам А. Вилкула, Мининфраструктуры должно нарабатывать эффективные решения по комплексному развитию отрасли. Как пример вице-премьер-министр привел необходимость разработки скоординированной, гибкой тарифной политики портовиков и "Укрзалізниці", которая должна быть введена с целью увеличения объемов грузопотоков в украинских портах. Еще один пример эффективного решения проблем — сотрудничество управленцев железнодорожной и туристической отрасли. "Наша страна имеет уникальный потенциал, который часто не используется в полной мере. Поезд в один из наших самых интересных культурно-исторических центров — г. Черновцы находится в пути 16 часов. Решением является организация движения через территорию Молдовы, следовательно должны быть отработаны соответствующие предложения", — подчеркнул А. Вилкул.

Кроме того, для обеспечения развития и модернизации отрасли министерство должно качественно и оперативно подготовить к принятию ряд важных законодательных и нормативных документов: Закон "О железнодорожном транспорте", Закон "О реформировании системы государственного управления автодорогами общего пользования", Закон "Об автомобильном транспорте", Госпрограммы развития железнодорожного транспорта, автомобильных дорог общего пользования, автомобильного транспорта, аэропортов и т.д. "Правительство ожидает четкого соблюдения графиков разработки этих стратегических документов, а также тщательного и своевременного внедрения уже принятых законов и нормативных актов", — подчеркнул вице-премьер-министр.

Также А. Вилкул подчеркнул, что правительство ожидает от дорожников масштабного обновления автодорог в ближайшие 2 года. "Правительство ожидает обновления более 9,5 тыс. км автодорог. Это и строительство автотранспортной магистрали через Днепр в Запорожье, дорог Киев—Харьков—Должанский (на Ростов-на-Дону), Знаменка—Луганск—Изварино (на Волгоград), Одесса—Мелитополь—Новоазовск, обходов Донецка и Днепропетровска, капремонт дорог Киев—Харьков—Должанский (на участке Лубны—Полтава), Киев—Одесса (на Киевщине), Киев—Ковель—Ягодин (Киевская обл.) и др.", — отметил А. Вилкул.

Кроме того, вице-премьер-министр сделал акцент на необходимости использования при ремонте и строительстве дорог отечественной продукции. "Почти 1,5 млрд грн. ежегодно тратится на закупку битума в РФ и Беларуси. В то же время, украинские НПЗ способны производить такую продукцию — значит, этот вопрос должен быть изучен. Особенно, учитывая задачи использования всех возможностей для импортозамещения, которые сегодня ставит правительство", — отметил А. Вилкул. Т.о., была поставлена задача в рамках реализации программы импортозамещения проработать возможности производства в Украине составляющих дорожного покрытия, производимых за рубежом.

Также он подчеркнул важность работы над улучшением эффективности организации деятельности дорожного хозяйства. По его словам, реализация реформы, по которой автодороги госзначения останутся за "Укравтодором", а дороги местного значения перейдут в управление местных органов госвласти, позволит эффективнее использовать финресурсы автодорожной отрасли, что будет способствовать эффективному контролю качества дорог как со стороны органов власти, так и со стороны местных общин.

Следующей не менее важной задачей, стоящей пред министерством, является необходимость усиления контроля за соблюдением безопасности движения на транспорте общего пользования. Как отметил А. Вилкул, 2012 г. прошел без сверхсерьезных аварийных событий. В целом за год количество транспортных происшествий даже уменьшилась на 1% по сравнению с 2011 г. Однако проблема безопасности движения все еще остается острой, особенно в малой авиации и в сфере использования маломерных судов. "Мининфраструктуры следует усилить контроль за соблюдением правил безопасности полетов частной авиации, использования маломерных судов (лодок и скутеров), ведь в прошлом году возросло число погибших в аварийных ситуациях с частными воздушными судами и маломерным морским и речным транспортом", — отметил А. Вилкул.

По его словам, нужно срочно реализовывать мероприятия по улучшению безопасности движения, полетов, судоходства, а в случае необходимости — заручиться поддержкой местных органов власти, МВД, прокуратуры.

В связи с этим Мининфраструктуры и подведомственным предприятиям поручено разработать нормативные акты по вопросам безопасности движения, полетов, судоходства, в т.ч.: Отраслевую программу обеспечения безопасности судоходства на 2013—2015 гг., Программу по безопасности полетов на 2013—2015 гг., Отраслевую программу обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте на 2013—2015 гг. Кроме того, предложено подготовить изменения в Кодекс Украины об административных правонарушениях относительно повышения размеров взысканий за правонарушения на морском и речном транспорте. В сфере автотранспорта Укртрансинспекция введет соответствующее обучение должностных лиц, осуществляющих надзор за соблюдением безопасности движения ТС. Железнодорожники же продолжат работу по закрытию малодеятельных переездов и обеспечению сигнализацией переездов с автобусным движением (в 2012 г. было оборудовано автоматикой 13 железнодорожных переездов с автобусным движением, закрыто 20 малодеятельных переездов, внедрены 356 светодиодных головок на переездных светофорах).

Обсуждались вопросы реформирования морской отрасли. Привлечение инвестиций в портовую отрасль будет способствовать обновлению портового хозяйства, увеличению грузопотока и росту зарплат работников портов, подчеркнул вице-премьер-министр Украины А. Вилкул.

Справка. *По информации Мининфраструктуры, портовая отрасль требует около 25 млрд грн. инвестиций в гидротехнику, наземную инфраструктуру, создание искусственных земельных участков и т.п.*

Как отметил министр Мининфраструктуры В. Козак, процесс реорганизации предприятий портовой отрасли в рамках реформирования морской отрасли происходит при активном участии общественности и профсоюзов. Министр подчеркнул, что в рамках реорганизации предприятий морского хозяйства и создания ГП "Администрация морских портов" первоочередная задача Мининфраструктуры, работодателей и профсоюзов — сохранить коллективы и социальные гарантии работников. "С сегодняшнего дня я накладываю мораторий на сокращение в морских портах и тех предприятиях, где будут проходить реформы", — сообщил В. Козак. Он поручил создать рабочую группу, в состав которой войдут представители Минифраструктуры и профсоюзов, которые будут прорабатывать вопросы по переходу всех работников предприятий на соответствующие должности во вновь созданных структурных подразделениях ГП "Администрация морских портов" и компаний-инвесторов. "Люди должны быть уверены, что им ничего не угрожает — за ними сохранятся рабочие места, заработная плата и социальные гарантии", — отметил Владимир Козак.

Кроме того, члены Коллегии поддержали предложение профсоюзов об автоматическом продлении действия коллективных договоров после проведения реорганизации морских торговых портов на период до заключения нового Отраслевого соглашения.

"Я благодарен Мининфраструктуры за конструктивную и открытую позицию в отношении профсоюзов. На протяжении последних месяцев мы чувствуем постоянное внимание со стороны министерства, ведем широкий диалог по всему спектру вопросов на всех уровнях — от министра и его заместителей до руководителей департаментов", — сказал председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев. По его словам, с этой целью достигнута договоренность с Федерацией работодателей транспорта Украины о создании совместного органа, который будет работать над разработкой отраслевого соглашения на основе проведения реорганизации.

"Мы стремимся к максимальной открытости и понятности этого процесса. Работник должен четко знать, как будет происходить его переход на новое предприятие. Мы заинтересованы, чтобы наши сотрудники чувствовали себя комфортно и безопасно и были убеждены в своем трудоустройстве", — отметил глава Федерации работодателей транспорта Всеукраинского объединения организаций работодателей Орест Климпуш.

По словам директора Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Владимира Севрюкова, схема процесса реорганизации предприятий уже отработана.

Вместе с тем, как отметил замминистра инфраструктуры Дмитрий Демидович, профсоюзы и общественные организации активно сотрудничают с Мининфраструктуры по разработке нормативно-правовых актов, сопровождающих процесс реформирования отрасли морского транспорта. "Сейчас разработаны Стратегия развития морских торговых портов, программы по каждому порту. Разработаны другие нормативные документы, которые будут сопровождать процесс реформирования. Мы полностью открыто ведем эту работу. Созданы рабочие группы по отработке всех регламентов, в состав которых приглашены профсоюзы, работодатели, инвесторы и консалтинговые организации. Сегодня наша ближайшая цель — провести реорганизацию морских портов, что позволит создать принципиально новые возможности для реализации инвестиционных проектов для повышения конкурентоспособности портовой отрасли", — сказал Дмитрий Демидович.

Исполняющим обязанности начальника "Администрации морских портов Украины" может быть назначен начальник Одесского морского торгового порта (ОМТП) Юрий Васьков, сообщает *УНИАН*, ссылаясь на заявление министра инфраструктуры В. Козака в ходе Коллегии в ведомстве.

Справка. *Юрий Васьков родился 27.10.1979 г. в Одессе. Прошел обучение в ведущих вузах Украины и Германии. Специалист в области морского судовождения и эксплуатации судов, правоведения, организации перевозок и управления морским транспортом, имеет степень Master of Business Administration.*

Образование: Одесская Национальная Морская Академия, Одесская Национальная Юридическая Академия, Одесский Национальный Морской Университет, Аспирантура Одесской Национальной Морской Академии, Немецкий институт IBR.

Работал — начиная с должности диспетчера до 1-го заместителя начальника ГП "Одесский МТП". Кандидат технических наук, член-корреспондент Транспортной Академии Украины, Почетный работник транспорта Украины.

Назначен начальником ГП "Одесский МТП" 27.10.2011 г.

Примечание. *17.05.2012 г. ВР приняла закон о морских портах. 8.06.2012 г. Президент Украины Виктор Янукович подписал Закон "О морских портах Украины".*

Согласно этому закону, в Украине будет создана "Администрация морских портов" с целью содержания и обеспечения эффективного использования государственного имущества, переданного ей в хозяйственное ведение, в том числе модернизации, ремонта, реконструкции и строительства гидротехнических сооружений, других объектов портовой инфраструктуры, расположенных в пределах территории и акватории морского порта, и других целей.

"Администрация морских портов" должна быть создана до 14.06.2013 г.

Важнейшим направлением работы министерства министр инфраструктуры Украины В. Козак во время заседания Коллегии назвал работу по привлечению транзитных грузов в Украину. Одним из основных направлений работы по привлечению транзитных грузопотоков в Украину является обеспечение максимально качественного и комфортного процесса их обслуживания на территории нашего государства. По его словам, в 2012 г. наблюдается снижение уровня транзитных перевозок в Украине, что, конечно, сказалось на показателях работы украинских портов и железных дорог. При этом

причина такой ситуации — переориентация части российского транзита из украинских портов на порты собственно РФ. "Если взять анализ по структуре стран транзитных перевозок, то в 2012 г. потери российского транзита для портов Украины составили не более 20%. При этом, если рассматривать прибалтийские государства, то в Латвии по сравнению с 2011 г. падение по руде наблюдается на уровне 34%, по минудобрениям — 32%, и только за счет российских зерновых, переработка которых через Латвию была увеличена в два раза, государству удалось выйти по общим итогам на результат +3%. Конечно, в данном случае Украина не могла привлекать транзит зерновых, учитывая значительные объемы экспорта собственного зерна. Если же взглянуть на результаты Литвы, то падение переработки российских грузов в 2012 г. по сравнению с 2011 г. здесь составляет 21%, в Эстонии — 15%", — отметил В. Козак.

Министр инфраструктуры подчеркнул, что основная причина такой переориентации транзитных грузопотоков — это стратегия работы, которую избрало для себя российское государство, а именно: максимальное проведение экспорта через собственные порты. "Российская Федерация активно работает над развитием своих портов, привлекает инвестиции, серьезным образом развивается", — сообщил В. Козак.

Министр отметил, что в такой ситуации Украине необходимо сделать все возможное для того, чтобы стимулировать грузовладельцев (отправителей грузов) работать именно с использованием украинских мощностей, пользоваться украинскими транспортными услугами, чтобы транзитные грузопотоки не обходили наше государство. В. Козак отметил, что результаты встреч и обсуждений с экспедиторами, грузоотправителями показали, что на сегодня в указанном вопросе важной является организация качественного процесса обслуживания транзита в Украине. "Сегодня основная задача транзитных перевозок — это уже даже не ставка и не цена вопроса, а комфортабельность перевозок, уровень сервиса, который мы можем предложить для таких перевозок. И здесь все зависит не только от нас, но и от таможни и других контролирующих органов, органов власти", — сказал министр.

Следовательно, для качественного решения указанного вопроса Мининфраструктуры совместно с портами и железными дорогами Украины будет проведена аналитическая работа, по результатам которой ведомство выйдет уже с конкретными предложениями по совершенствованию обслуживания транзитных грузов в Украине на другие органы госвласти, которые непосредственно участвуют в этом процессе.

В частности, министр инфраструктуры поставил перед специалистами ведомства и отраслевыми предприятиями задачу проанализировать по результатам 1 квартала все случаи простоев вагонов по железнодорожным стыкам Украины, а также все простои в каждом порту и их причины. "Мы должны такой анализ сделать, чтобы по итогам квартала мы могли своим смежникам предоставить предложения относительно оптимального совместного решения вопросов, которые мешают сегодня привлекать и наращивать объемы транзита в Украине", — отметил В. Козак.

Также будут изучены вопросы и разработаны соответствующие предложения по внедрению соответствующих современных технологий обслуживания транзитных грузов. "Сейчас проводится активная работа по одесскому опыту — речь идет о пилотном проекте "Единое окно", считаю, что такой опыт необходимо распространить и на другие порты, сделать весь необходимый анализ для того, чтобы мы могли улучшить прохождение транзитных грузов через Украину", — отметил министр.

Справка. *В рамках проекта "Единое окно — локальное решение" в Одесском порту внедряется Единая информационная система портового сообщества (ЕИС).*

Эта система предусматривает интеграцию всех участников транспортного и грузового процессов в порту в единое информационное пространство с возможностью предоставления и доступа к информации, используемой при выполнении различных технологических операций с применением средств техзащиты гособразца.

Цель внедрения системы — минимизация бумажного документооборота при выполнении погрузочно-разгрузочных операций в порту, сокращение времени на каждой из операций путем предоставления всем участникам транспортного процесса оперативной и корректной информации. В систему включаются администрация порта, все контролирующие органы, стивидорные компании, агенты, экспедиторы.

К системе Одесского порта подключено более 800 клиентов, из них:

— агентские компании;

— экспедиторские компании;

— стивидорные компании;

— внутренние терминалы;

— компании, специализирующиеся на стаффировании (загрузке контейнеров) и расформировании контейнеров;

— контролирующие органы: Таможенная служба Украины, Пограничная служба Украины, санитарный контроль, ветеринарный контроль, карантин растений;

— службы и подразделения управления порта.

Меры по обеспечению эффективной работы предприятий морехозяйственного комплекса Придунавья

5.03.2013 г. в Мининфраструктуры прошло совещание, посвященное разработке комплекса мероприятий, необходимых для обеспечения стабильной и прибыльной работы предприятий морехозяйственного комплекса Придунавья, привлечения в регион необходимых объемов грузопотоков. В совещании приняли участие министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, специалисты ведомства, руководство "Укрзалізниці" и непосредственно предприятий отрасли — ЧАО "УДП", Измаильского и Ренийского морских торговых портов, ГП "Украинский транспортно-логистический центр", Одесской железной дороги.

В рамках мероприятия участники подробно остановились на результатах последнего заседания Координационного совета предприятий морехозяйственного комплекса Дунайского региона, которое состоялось 22.02.2013 г. в Измаиле и на котором были обсуждены и намечены ряд мероприятий, которые, по мнению участников Совета, должны способствовать улучшению финансово-хозяйственного состояния "УДП" и дунайских портов, — это и предложения по установлению определенных тарифных преференций для региона с целью привлечения дополнительных объемов грузопотоков, и возможность воплощения в жизнь экономического эксперимента с объединением предприятий, и ожидаемые от этого результаты, и ряд других мер, которые позволят минимизировать затраты предприятий и получить дополнительную прибыль (***прим. ред.*** *— подробнее см. "Транспорт" № 9 (749) от 6.03.2013 г.*).

Все наработанные Координационным советом предложения подробно обсуждались участниками совещания. По результатам обсуждений участники совещания поддержали ряд предложений руководителей предприятий морехозяйственного комплекса Дунайского региона относительно возможных путей улучшения показателей финансово-хозяйственной деятельности. Министром инфраструктуры В. Козаком было поручено соответствующим структурным подразделениям Мининфраструктуры, "Укрзалізниці" и предприятиям отрасли принять ряд конкретных мероприятий, организовать подготовку и анализ соответствующих предложений по затронутым на совещании вопросам.

Мининфраструктуры привлекло международных консультантов к работе над обеспечением внедрения в украинских портах концессии

При Мининфраструктуры начала работу Рабочая группа по вопросам привлечения частных инвестиций в объекты портовой инфраструктуры на условиях концессии. В ее состав, кроме специалистов профильного ведомства и предприятий отрасли, вошли представители Федерации работодателей транспорта Украины, а также специалисты ряда международных консалтинговых и других компаний.

Справка. *Рабочая группа была образована приказом Мининфраструктуры от 1.03.2013 г. № 136 для всестороннего рассмотрения механизмов привлечения частных инвестиций в объекты портовой инфраструктуры на условиях концессии как одной из возможных форм государственно-частного партнерства, а также с целью обмена международным опытом по данному вопросу.*

Как сообщил директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Владимир Севрюков, Мининфраструктуры пока отрабатывает нормативные документы по внедрению в портовую отрасль Украины концессионной модели сотрудничества государства и бизнеса с учетом международного опыта.

"Поэтому к этой работе ведомство привлекло и международные консалтинговые компании, которые совместно со специалистами Мининфраструктуры в рамках Рабочей группы отрабатывают те рекомендации, которые затем будут учтены в нормативных актах, разрабатываемых в развитие и во исполнение требований действующего законодательства", — отметил директор Департамента. "Мы привлекли к работе такие компании, как PwC, KPMG, "Делойт", Ernst and Young, AT Kearny, Roland Berger и ряд других. Я считаю, что это достаточно правильный шаг в подготовке всех нормативных документов, направленных на качественную реализацию проектов государственно-частного партнерства. Уверен, что при работе с данными консалтинговыми компаниями, которые имеют мировой опыт работы с подобными проектами и не только в морской, но и в других сферах, Мининфраструктуры будет разработана качественная нормативная база, которая обеспечит полную прозрачность процессов в отрасли", — отметил замминистра инфраструктуры Дмитрий Демидович.

По словам В. Севрюкова, после принятия и утверждения всех необходимых нормативных актов и их выполнения, государство сможет привлечь значительные инвестиционные средства в портовую инфраструктуру. "Планируем вначале отработать на пилотном концессионном проекте", — сказал он.

Комментарий. По оценкам экспертов и ведущих специалистов, государственно-частное партнерство является наиболее перспективной моделью развития портовой отрасли в Украине. Большинство мировых морских держав уже давно работают с инвесторами именно таким образом — Россия, Грузия, Латвия, Бельгия, Голландия, Бразилия, США, Южная Корея и т.д.

Украина идет правильным путем в развитии портовой отрасли, выбирая и вводя лучшие мировые практики организации государственно-частного партнерства. Такое мнение выразили представители ряда ведущих мировых консалтинговых компаний, принявших участие в заседании Коллегии Мининфраструктуры, которое состоялось 5.03.2013 г.

"Большинство портов в Европе, например Ротердам, Антверпен, используют именно концессионный механизм государственно-частного партнерства. Развивающиеся страны также активно переходят к управлению портами на основе концессии. Причины такого перехода очевидны — ведь это увеличение грузооборота, рост ВВП, увеличение инвестиций в портовую инфраструктуру. Для портов Украины применение концессионного механизма необходимо для успешного развития", — отметил один из приглашенных на Коллегию экспертов, региональный руководитель по транспорту компании PwC, экс-советник министра транспорта Великобритании Джулиан Смит.

"Планы для развития государственно-частного партнерства именно в морских портах Украины имеют очень хорошую перспективу. И тот факт, что Министерство инфраструктуры готово привлечь иностранных и отечественных консультантов для совместного рассмотрения этих планов — очень по-

зитивный шаг. Ведь когда ты намерен привлечь инвестиции от местного или иностранного инвестора, очень важно иметь четко сформулированные подходы, технико-экономическое обоснование", — отметил в своем выступлении Эндрю Роберт Кузич, директор по развитию бизнеса консалтинговой компании PwC — одной из крупнейших консалтинговых компаний в мире.

Он отметил, что, как показывает опыт работы компании, такая форма государственно-частного партнерства, как концессия — это именно та модель, которая приносит наибольший объем инвестиций, доходы для государства и стабильность для работников портов. Поэтому концессия является важной для Украины как с экономической, так и социальной точки зрения.

В условиях растущей, на фоне европейского и мирового экономического кризиса, конкуренции за грузопотоки между портами Черноморского бассейна Украина должна как можно скорее создать все необходимые возможности для реализации масштабных проектов как компаниями, которые уже успешно работают в отечественных портах, так и с привлечением новых инвесторов.

Говоря о введении и организации в портовой отрасли Украины механизмов государственно-частного партнерства, член правления консалтинговой компании Roland Berger Мария Михайленко отметила: "Государство способно создать условия для развития портовой отрасли, и это главное, что необходимо сделать. Ведь если есть глубины, есть гидротехнические сооружения и соединения с железной дорогой, если есть сервис полного цикла, то грузовая база появится, и грузовая база будет развиваться. Это мы видим на примере российских портов, портов на Балтике и т.п. Что государство может получить взамен — это концессионные платежи, повышение судозаходов и доходов именно от прохождения судов по акватории, рост экономики в регионах и т.д.".

Кроме того, по ее словам, должно быть понимание, что инвестиции в инфраструктуру портов — это создание рабочих мест, внедрение новых технологий. "Примеры развития портов как в России, так и в Литве, Латвии, Эстонии показывают, что внедряются и новые технологии, и создаются рабочие места", — отметила М. Михайленко.

В заключение М. Михайленко подытожила: "С нашей точки зрения, отрасль Украины движется в правильном направлении. Государство не может и не должно осуществлять субсидирование отрасли. Это отрасль, которая может создавать и рабочие места, и добавленную стоимость, и вносить свой большой вклад в развитие национальной экономики".

Мининфраструктуры выступает за проведение спецобучения по вопросам охраны труда и пожарной безопасности на подведомственных предприятиях

Эти вопросы были подняты во время заседания Комиссии Мининфраструктуры по вопросам безопасности транспорта, которое состоялось 1.03.2013 г. под председательством замминистра инфраструктуры, руководителя аппарата Владимира Корниенко. "Умение проверить соблюдение технологии работы, которую выполняет работник, — очень важно, ведь любой несчастный случай — это, как минимум, 5—6 нарушений", — отметил В. Корниенко.

Участники заседания отметили необходимость правильной квалификации и расследования несчастных случаев на производстве. Поэтому планируется на предприятиях, подведомственных Мининфраструктуры, пересмотреть систему охраны труда, предусмотрев в ней оценку и управление рисками на рабочих местах. Замминистра подчеркнул, что необходимо уделять еще большее внимание обучению инструкторов по охране труда и непосредственно проведению инструктажей по безопасности. "Во время весенних, осенне-зимних работ, например, путейщики находятся в постоянной зоне риска при проведении ремонта. Поэтому руководителям следует подумать о проведении инструктажей, проверок непосредственно на месте работы, обучения и т.д. И учить нужно до автоматизма, ведь обычное проведение инструктажа не страхует от несчастного случая", — отметил В. Корниенко.

В связи с этим в течение 2013 г. на предприятиях транспортно-дорожного комплекса и почтовой связи должны быть проведены специальные учения по вопросам охраны труда и пожарной безопасности.

Также в рамках заседания Комиссии всем предприятиям и организациям, входящим в сферу управления министерства, поручено до 1.04.2013 г. разработать комплексные меры, направленные на предупреждение несчастных случаев.

Кроме учебы, В. Корниенко подчеркнул важность установления предохранительных устройств при проведении работ на ж/д переездах, дорожных работ, наличия освещения во время работ, выполняемых в темноте.

Также участники Комиссии решили установить контроль за своевременным проведением предварительных и периодических медосмотров работников, задействованных на работах с вредными и опасными условиями труда.

ГАИ и Укртрансинспекция будут весь март проверять рейсовые автобусы на безопасность

В этот период будут проведены проверки предприятий и субъектов хозяйствования на предмет выполнения ими требований законодательства об автомобильном транспорте. Особое внимание будет уделяться вопросам подготовки автотранспорта к использованию, организации предрейсового контроля техсостояния автобусов и проведения обязательного медосмотра водителей, сообщает пресс-служба ГАИ.

Также будет осуществляться усиленный контроль за соблюдением ПДД водителями автобусов, в первую очередь за соблюдением скоростного режима, перевозки пассажиров сверх установленного количества, нарушением требований дорожных знаков и разметки, правил остановки и стоянки.

СПЕЦІАЛІЗОВАНА ВИСТАВКА

ЕКСПО ТРАНС

3 - 5 квітня 2013

ЕКСПО - ТРАНС

Тематичні розділи виставки:

- Комерційні автомобілі
- Муніципальний транспорт
- Залізничний транспорт
- Склад. Транспорт. Логістика

Офіційний партнер ВЦ "ЕКСПОДОНБАС":

ПЕРШИЙ ДІЛОВИЙ ТЕЛЕКАНАЛ ДЛЯ ТИХ, ХТО ПЕРШИЙ

Медіа - партнер:

ГАЗЕТА ЖИЗНЬ www.lifedon.com.ua

EXPODONBASS

Виставковий центр «ЕКСПОДОНБАС»
вул. Челюскінців, 189 в, Донецьк, 83048, Україна
Тел: +38(062) 381 - 22 - 60, 381 - 21 - 78
e-mail:ksa@expodon.dn.ua, transport@expodon.dn.ua
http://www.expodon.dn.ua

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

УКРАИНА

Ограничения движения транспорта в Черниговской области

С 11.03.2013 г. по 30.04.2013 г. **приняты временные ограничения движения** ТС на дорогах общего пользования для их сохранения во время весеннего оттаивания грунтов:

— более 12 т и с осевыми нагрузками 8 тс — на дорогах госзначения (национальной и региональных):

- Н-07 Киев—Сумы—Юнаковка (на Курск), на участке км 151—209, от Прилук до границы с Сумской областью;
- Р-12 Чернигов—Мена—Сосница—Гремяч, км 14—211;
- Р-13 Чернигов—Городня—Сеньковка по всей протяженности;
- Р-56 Чернигов—Пакуль—КПП "Славутич"—Чернобыль (с подъездом к г. Славутич), на участке км 10—50 от а/д М-01 до границы с Беларусью) и подъезд до г. Славутич (по всей протяженности);
- Р-67 Чернигов—Нежин—Прилуки—Пирятин, на участке км 0—66, км 80—155 а/д Н-07;
- Р-68 подъезд к Государственному историко-архитектурному заповеднику "Качановка", по всей протяженности;
- Р-69 Киев—Вышгород—Десна—Чернигов, в пределах Черниговской области;

— более 12 т и осевыми нагрузками 6 тс — на дорогах госзначения (территориальных):

- Т-25-23 Борзна—Стрельники—Бахмач, на участке от а/д М-02 до г. Бахмач;
- Т-25-30 Прилуки—Варва—Серебряный—Обухово, на участке от г. Варва до с. Обухово;

— более 6 т и с осевой нагрузкой 4 тс — на областных и районных дорогах местного значения.

Примечание. *Эти ограничения не касаются:*

— пассажирского транспорта общего пользования, аварийных служб и транспорта, используемого при ликвидации последствий стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций;

— транспорта с общей фактической массой до 12 т, задействованного для перевозки сельхозпродукции (животных, молокопродуктов, кормов, посевного материала, минудобрений, муки и др. продуктов питания), угля, дров, торфобрикета, сжиженного газа, ГСМ, сельхозтехники, запчастей;

— ТС дорожных организаций "Укравтодора", а также предприятий, выполняющих работы по ордерам Службы автодорог, согласованным с ГАИ.

Движение без ограничений осуществляется по автодорогам:

— М-01 Киев—Чернигов—Новые Яриловичи;

— М-02 Копти—Глухов—Бачевск;

— Н-07 Киев—Сумы—Юнаковка (на участке от Киева до Прилук);

— Р-61 Батурин—Конотоп—Сумы;

— подъездам к городам:

- Прилуки (от автодороги Н-07, от пгт. Ладан и со стороны г. Пирятин);
- Нежин (от автодороги М-02);
- Борзны (от автодороги М-02);
- Бахмач (от автодороги М-02).

"Укравтодор"

Улицы Ялты из-за ремонта перекроют до начала июня

Движение автомобилей по городу Ялта будет ограничено до 1.06.2013 г., сообщает пресс-служба горсовета Ялты. Работы по капремонту проезжей части дорог и тротуаров на улицах Боткинская, Карла Маркса и Руданского (в районе сквера "Юбилейный") будут проходить с 11.03.2013 г. по 1.06.2013 г.

Также до 15.06.2013 г. будут проводиться работы по реконструкции пешеходного моста через реку Быстрая напротив гостиницы "Крым". Проезд транспорта по данным улицам будет ограничен с 08:00 до 17:00.

Справка. *По состоянию на 4.03.2013 г. уже завершен аварийный ремонт после зимней непогоды на восьми дорогах госзначения.*

РОССИЯ

Из-за сильного бурана остановлено движение автотранспорта на российско-казахстанской границе

Вся техника муниципалитетов, коллективных и фермерских хозяйств южных районов Омской области была мобилизована на ликвидацию последствий сильнейшего бурана, который бушует в северо-восточной части Казахстана и на юге Западной Сибири.

8.03.2013 г. областная комиссия по ЧС распорядилась ограничить движение автотранспорта на федеральных трассах М-38 и М-51, внутриобластных и межпоселковых маршрутах.

КАЗАХСТАН

Закрыты участки дорог в Акмолинской, Восточно-Казахстанской и Павлодарской областях

Как сообщает РГП "Казахавтодор", в Акмолинской области из-за ухудшения погодных условий (метель, ограничение видимости) введены ограничения движения для всех видов автотранспорта.

В Павлодарской области из-за ухудшения погодных условий в Акмолинской области введено ограничение движения для всех видов автотранспорта.

ГРУЗИЯ

Мининфраструктуры Украины еще не получило квоту российских разрешений второго квартала

По состоянию на 11.03.2013 г. российским транспортным ведомством не передана квота разрешений второго квартала в Украину. С текущей информацией по использованию разрешений на выполнение перевозок пассажиров и грузов автотранспортом в 2013 г. украинские перевозчики могут ознакомиться на официальном сайте Укртрансинспекции.

На участке дороги Мцхета—Степанцминда—Ларс, ведущей к границе с РФ, запрещено движение всех видов транспорта

В Грузии на участке дороги Гудаури—Коби центральной а/д Мцхета—Степанцминда—Ларс, ведущей к границе с Россией в Ларсе, запрещено движение всех видов автотранспорта, сообщает Департамент автодорог Грузии.

Движение транспорта запрещено из-за сильного снегопада, метели и опасности схода лавин. При этом остальные участки центральной автомагистрали закрыты для движения прицепного и полуприцепного транспорта, а также для автобусов вместимостью свыше 30 пассажиров.

Квота разрешений Турции, Казахстана, Венгрии в/из третьих стран почти использована

Укртрансинспекция информирует автоперевозчиков, что на 5.03.2013 г. годовая квота разрешений **Турции, Казахстана, Венгрии** в/из третьих стран 2013 г. почти использована.

Квота разрешений **России** в/из третьих стран (с 2 и 3 ограничениями) 1 квартала почти использована. Осуществление перевозок в/из третьих стран по территории РФ возможно только на основании разрешений ЕКМТ.

В случае получения квоты разрешений России в/из третьих стран (с 2 и 3 ограничениями) на 2 квартал 2013 г. информация будет предоставлена дополнительно.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

С 13.06.2013 г. итальянская авиакомпания **Meridiana fly** — второй по величине авиаперевозчик Италии — начнет выполнять рейсы **Киев—Ольбия** (Италия, о. Сардиния).

Расписание предусматривает, что полеты будут осуществляться на самолетах Boeing 737 один раз в неделю по четвергам. Вылет из Ольбии в Киев в 12:25, вылет из Киева в Ольбию в 17:15, время в пути — примерно 3 часа.

Минимальная стоимость билетов с учетом обязательных сборов — около $260. При этом перевозка багажа оплачивается отдельно. Багажный сбор составляет $22 в одну сторону за один предмет весом до 23 кг, сообщает *avianews.com.*

***

С 31.03.2013 г. **АК "Белавиа"** увеличивает частоту полетов в Киев до 10 раз в неделю. Рейсы будут выполняться преимущественно на самолете CRJ-100/200.

Стоимость перелета в одну сторону — от EUR87 (включая аэропортовые таксы и сборы), туда-обратно — от EUR176 (включая аэропортовые таксы и сборы).

***

Со 2.04.2013 г. **АК "Международные авиалинии Украины**" открывает регулярный рейс **Днепропетровск—Тель-Авив.** Вылеты из Украины будут осуществляться по вторникам и четвергам, из Израиля — по средам и пятницам. Минимальная стоимость перелета в обе стороны с учетом налогов и сборов — 3392 грн., сообщает *Интерфакс.*

***

Европейская лоу-кост авиакомпания **Wizz Air** добавит 3 новых международных маршрута из аэропорта Кутаиси. В частности, 23.04.2013 г. будет запущен рейс **Кутаиси—Донецк**, а с 1.07.2013 г. — **Кутаиси—Харьков;** с 15.05.2013 г. Wizz Air запустит рейс **Варшава—Кутаиси.**

Полеты в Донецк будут осуществляться по вторникам и субботам, в Харьков — по понедельникам и пятницам, в Варшаву — по средам и воскресеньям. Билеты уже в продаже, по цене от EUR27,99 (в одну сторону), сообщает *flight-airline.com.*

***

В рамках летнего расписания **АК "Полет"** традиционно открывает регулярное авиационное сообщение с черноморскими городами Анапа и Сочи. Прямые рейсы **в Анапу** будут осуществляться **из Воронежа и Белгорода** в период с 20.06 по 19.09.2013 г.

Рейсы **Белгород—Сочи** будут осуществляться дважды в неделю — по вторникам и воскресеньям в период с 18.06 по 29.09.2013 г. На линии будет работать Saab 2000, сообщает *aviaru.net.* Билеты уже доступны на сайте авиакомпании.

***

С 28.04.2013 г. **АК "ЮТэйр"** начнет выполнение прямого рейса по маршруту **С.-Петербург—Будапешт (Венгрия)**. Она станет единственным перевозчиком, обслуживающим это направление.

Первый международный рейс авиакомпании "ЮтЭйр" из аэропорта "Пулково" будет выполняться по средам и воскресеньям на самолете Boeing 737-500 в компоновке эконом- и бизнес-классов. Время в пути составит 2 часа 40 минут, сообщает *aviaport.ru.*

"Уральские авиалинии" запустили новую форму оплаты билетов

АК "Уральские авиалинии" вводит новую форму оплаты билетов на сайте авиакомпании www.

uralairlines.com — "Интернет банкинг", которая позволит совершать покупку билетов еще проще. С помощью нового сервиса осуществить покупку билетов можно будет через любой банк, где у плательщика открыт расчетный счет. Т.о., платеж можно совершить из любой точки мира, с любого компьютера при наличии Интернета. Новая услуга гарантирует высокий уровень безопасности и конфиденциальности платежей. Все расчеты происходят в режиме реального времени, сообщает *aviaport.ru*.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

ASIA BLACK SEA EXPRESS SERVICE

Судно	XIN LIAN YUN GANG	GENOA BRIDGE	YM CYPRESS	XIN QIN HUANG DAO	XIN CHANG SHU	WAN HAI 602
ZIM VOY	113	85	100	129	137	33
PARTNER'S VOY	013W	0085W	0100W	0129W	0137W	033W
Шанхай (SH)	28.02 01.03	14.03 15.03	21.03 22.03	28.03 29.03	04.04 05.04	11.04 12.04
Нингбо—YUAN	01.03 02.03	16.03 16.03	22.03 23.03	29.03 30.03	05.04 06.04	12.04 13.04
Шекой (GD)	04.03 05.03	18.03 19.03	25.03 26.03	01.04 02.04	08.04 09.04	15.04 16.04
Сингапур	08.03 09.03	22.03 23.03	29.03 30.03	05.04 06.04	12.04 13.04	19.04 20.04
Порт Келанг	09.03 10.03	23.03 24.03	30.03 31.03	06.04 07.04	13.04 14.04	20.04 21.04
Суэцкий канал	21.03 21.03	04.04 04.04	11.04 11.04	18.04 18.04	25.04 25.04	02.05 02.05
Пирей	23.03 24.03	06.04 07.04	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05
Амбарлы—IST	25.03 27.03	08.04 10.04	15.04 17.04	22.04 24.04	29.04 01.05	06.05 08.05
Констанца	28.03 29.03	11.04 12.04	18.04 19.04	25.04 26.04	02.05 03.05	09.05 10.05
Ильичевск	30.03 01.04	13.04 15.04	20.04 22.04	27.04 29.04	04.05 06.05	11.05 13.05
Суэцкий канал	05.04 06.04	19.04 20.04	26.04 27.04	03.05 04.05	10.05 11.05	17.05 18.05
Порт Келанг	18.04 19.04	02.05 03.05	09.05 10.05	16.05 17.05	23.05 24.05	30.05 31.05
Шанхай (SH)	25.04 26.04	09.05 10.05	16.05 17.05	23.05 24.05	30.05 31.05	06.06 07.06

East Med Express Service

СУДНО	ZIM YOKOHAMA	ZIM XIAMEN	ZIM INDIA	ZIM DALIAN	ZIM ISTANBUL	ZIM VANCOUVER
ZIM VOY	14	32	24	21	18	7
Пусан	08.03 09.03	15.03 16.03	22.03 23.03	29.03 30.03	05.04 06.04	
Шанхай	10.03 11.03	17.03 18.03	24.03 25.03	31.03 01.04	07.04 08.04	14.04 15.04
Нингбо	11.03 12.03	18.03 19.03	25.03 26.03	01.04 02.04	08.04 09.04	15.04 16.04
Шенцен-Дак	14.03 15.03	21.03 21.03	28.03 29.03	04.04 05.04	11.04 12.04	18.04 19.04
Порт Келанг	18.03 19.03	25.03 26.03	01.04 02.04	08.04 09.04	15.04 16.04	22.04 23.04
Суэцкий канал	31.03 31.03	07.04 07.04	14.04 14.04	21.04 21.04	28.04 28.04	05.05 05.05
Хайфа	01.04 02.04	08.04 09.04	15.04 16.04	22.04 23.04	29.04 30.04	06.05 07.05
Амбарлы (IST)	04.04 05.04	11.04 12.04	18.04 19.04	25.04 26.04	02.05 03.05	09.05 10.05
Одесса	06.04 07.04	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05	11.05 12.05
Новороссийск	08.04 12.04	15.04 19.04	22.04 26.04	29.04 03.05	06.05 10.05	13.05 17.05
Амбарлы (IST)	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05	11.05 12.05	18.05 19.05
Хайфа	16.04 18.04	23.04 25.04	30.04 02.05	07.05 09.05	14.05 16.05	21.05 23.05
Суэцкий канал	19.04 19.04	26.04 26.04	03.05 03.05	10.05 10.05	17.05 17.05	24.05 24.05
Коломбо	01.05 02.05	08.05 09.05	15.05 16.05	22.05 23.05	29.05 30.05	05.06 06.06
Порт Келанг	06.05 07.05	13.05 14.05	20.05 21.05	27.05 28.05	03.06 04.06	10.06 11.06
Шенцен-Дак	12.05 13.05	19.05 20.05	26.05 27.05	02.06 03.06	09.06 10.06	16.06 17.06
Пусан	17.05 18.05	24.05 25.05	31.05 01.06	07.06 08.06	14.06 15.06	21.06 22.06

СУДНО	ANGUILA	ZIM JAMAICA	ZIM ALABAMA	ZIM GENOVA	ZIM LIVORNO	ZIM KINGSTON
ZIM VOY	1	63	13	27	31	121
Пусан						01.03 02.03
Шанхай					24.02 25.02	03.03 04.03
Нингбо					25.02 26.02	04.03 05.03
Шенцен-Дак					28.02 01.03	07.03 08.03
Порт Келанг					05.03 05.03	11.03 12.03
Суэцкий канал	24.02 25.02		02.03 03.03		17.03 17.03	24.03 24.03
Хайфа	26.02 27.02	26.02 28.02	04.03 05.03	05.03 11.03	18.03 19.03	25.03 26.03
	EGALX 05-06.03					
Амбарлы (IST)		03.03 04.03	07.03 07.03	14.03 15.03	21.03 22.03	28.03 29.03
Одесса			09.03 10.03	16.03 17.03	23.03 24.03	30.03 31.03
Новороссийск		05.03 07.03	11.03 13.03	18.03 22.03	25.03 29.03	01.04 05.04
Амбарлы (IST)		09.03 10.03	15.03 16.03	23.03 24.03	30.03 31.03	06.04 07.04
Хайфа		12.03 13.03	18.03 19.03	26.03 28.03	02.04 04.04	09.04 11.04
Суэцкий канал		14.03 15.03	20.03 20.03	29.03 29.03	05.04 05.04	12.04 12.04
Коломбо		23.03 24.03	30.03 31.03	10.04 11.04	17.04 18.04	24.04 25.04
Порт Келанг		28.03 28.03	04.04 04.04	15.04 16.04	22.04 23.04	29.04 30.04
Шенцен-Дак		01.04 02.04	08.04 09.04	21.04 22.04	28.04 29.04	05.05 06.05
Пусан		12.04 13.04	19.04 20.04	26.04 27.04	03.05 04.05	10.05 11.05

г. Одесса, бул. Приморский, 14. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com

Mediterranean Shipping Company

Ukraine—Istanbul Feeder Service

Vessel	Voy	Gioia Tauro (A)		Piraeus (A)		Odessa (R)		Ilyichevsk (R)		Gemlik (R)		Gioia Tauro (R)
		ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
ESTEBROKER	308					26/02 04:18	27/02 00:54	01/03 06:00	01/03 23:00			03/03 19:00
AS VENUS	306		ISTANBUL—POTI—ODESSA			22/02 14:30	23/02 09:30	25/02 20:30	26/02 20:30	28/02 10:30	01/03 01:30	
E.R.HAMBURG	309	24/02 01:00	25/02 07:30	26/02 23:00	27/02 23:00	02/03 07:00	03/03 13:00	03/03 15:00	05/03 00:00	06/03 15:00	07/03 15:00	10/03 07:00
ESTEBROKER	310	03/03 19:00	04/03 13:00	06/03 07:00	07/03 07:00	10/03 09:00	11/03 09:00	11/03 11:00	12/03 14:00	14/03 00:00	14/03 23:00	17/03 07:00
AS VENUS	308		ISTANBUL—POTI—ODESSA			08/03 21:30	09/03 21:30	11/03 15:30	15/03 15:30	14/03 19:30	15/03 10:30	
E.R.HAMBURG	311	10/03 07:00	11/03 07:00	12/03 21:00	13/03 21:00	16/03 07:00	17/03 13:00	17/03 15:00	19/03 00:00	20/03 15:00	21/03 15:00	24/03 07:00
ESTEBROKER	312	17/03 07:00	18/03 07:00	19/03 21:00	20/03 21:00	24/03 01:00	25/03 01:00	25/03 03:00	26/03 06:00	27/03 16:00	28/03 15:00	31/03 07:00
AS VENUS	310		ISTANBUL—POTI—ODESSA			22/03 21:30	23/03 21:30	25/03 14:30	27/03 14:30	29/03 04:30	29/03 19:30	
E.R.HAMBURG	313	24/03 07:00	25/03 07:00	26/03 21:00	27/03 21:00	30/07:00	31/03 13:00	31/03 15:00	02/04 00:00	03/04 15:00	04/04 15:00	07/04 07:00
ESTEBROKER	314	31/03 07:00	01/04 07:00	02/04 21:00	03/04 21:00	07/04 01:00	08/04 01:00	08/04 03:00	09/04 06:00	10/04 16:00	11/04 15:00	14/04 07:00
AS VENUS	312		ISTANBUL—POTI—ODESSA			06/04 06:30	07/04 06:30	08/04 23:30	10/04 23:30	12/04 13:30	13/04 04:30	
E.R.HAMBURG	315	07/04 07:00	08/04 07:00	09/04 21:00	10/04 21:00	13/04 07:00	14/04 13:00	14/04 15:00	16/04 00:00	17/04 15:00	18/04 15:00	21/04 07:00
ESTEBROKER	316	14/04 07:00	15/04 07:00	16/04 21:00	17/04 21:00	21/04 01:00	22/04 01:00	22/04 03:00	23/04 06:00	24/04 16:00	25/04 15:00	28/04 07:00
E.R.HAMBURG	317	21/04 07:00	22/04 07:00	23/04 21:00	24/04 21:00	27/04 07:00	28/04 13:00	28/04 15:00	30/04 00:00	01/05 15:00	02/05 15:00	05/05 07:00

MSC Ukraine Ltd., Odessa, 65014, Lidersovskiy blvd 5, off. 234-237 Phone: + 38048 7847272/ Fax: +38048 7847274

Hapag-Lloyd

AEM—Odessa

Судно	Рейс	Транзитное время, сут.	Сервис	Выход из Нингбо	Прибытие в Одессу
NYK LEO	066W05	32	AEM	02.02.2013	06.03.2013
MOL PROGRESS	070W06	32	AEM	09.02.2013	13.03.2013
BANGKOK EXPRESS	056W08	32	AEM	23.02.2013	27.03.2013
OOCL CHICAGO	005W09	31	AEM	03.03.2013	03.04.2013

Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75

Arkas Line

Cagliari Black Sea (CBS)

Vessel	YIGITCAN A	KARLA A	YIGITCAN A	KARLA A
Port	CBS 006 - 13	CBS 007 - 13	CBS 008 - 13	CBS 009 - 13
CAGLIARI	21.02.13	02.03.13	12.03.13	20.03.13
Izmir	25.02.13	06.03.13	16.03.13	24.03.13
Marport	27.02.13	07.03.13	17.03.13	26.03.13
Mardas	28.02.13	08.03.13	18.03.13	26.03.13
Kumport	28.02.13	08.03.13	18.03.13	27.03.13
Odessa	02.03.13	10.03.13	20.03.13	29.03.13
Varna	03.03.13	11.03.13	21.03.13	30.03.13
Constanta	05.03.13	13.03.13	23.03.13	01.04.13
Marport	06.03.13	15.03.13	25.03.13	02.04.13
Kumport	07.03.13	15.03.13	25.03.13	03.04.13
Gemlik	07.03.13	16.03.13	26.03.13	03.04.13
CAGLIARI	12.03.13	20.03.13	30.03.13	07.04.13

Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75

Pacific International Lines (PTE) LTD

Sino Black Sea Service (SBS)

VESSEL	WK	Voy	SHANGHAI	NINGBO	SHEKOU	SINGAPORE	PORT KELANG (West Port)	SUEZ
Berthing Window			THU 1200	FRI 2000	MON 0800	FRI 1300	SAT 1900	FRI 0100
Departure Window			FRI 1000	SAT 1200	TUE 0200	SAT 0300	SUN 0700	FRI 1800
XIN WU HAN (CSCL)	8	0225 W	Чт:21-фев	Пт:22-фев	Пн:25-фев	Пт:01-мар	Сб:02-мар	Пт:15-мар
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	9	013 W	Чт:28-фев	Пт:01-мар	Пн:04-мар	Пт:08-мар	Сб:09-мар	Пт:22-мар
GENOA BRIDGE (KLK)	11	0085 W	Чт:14-мар	Пт:15-мар	Пн:18-мар	Пт:22-мар	Сб:23-мар	Пт:05-апр
YM CYPRESS (YML)	12	0100 W	Чт:21-мар	Пт:22-мар	Пн:25-мар	Пт:29-мар	Сб:30-мар	Пт:12-апр
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	13	0129 W	Чт:28-мар	Пт:29-мар	Пн:01-апр	Пт:05-апр	Сб:06-апр	Пт:19-апр
XIN CHANG SHU (CSCL)	14	TBN	Чт:04-апр	Пт:05-апр	Пн:08-апр	Пт:12-апр	Сб:13-апр	Пт:26-апр
WAN HAI 602 (WHL)	15	033 W	Чт:11-апр	Пт:12-апр	Пн:15-апр	Пт:19-апр	Сб:20-апр	Пт:03-май
XIN DA LIAN (CSCL)	15	TBN	Чт:18-апр	Пт:19-апр	Пн:22-апр	Пт:26-апр	Сб:27-апр	Пт:10-май
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	16	015 W	Чт:25-апр	Пт:26-апр	Пн:29-апр	Пт:03-май	Сб:04-май	Пт:17-май
XIN NING BO (CSCL)	17	TBN	Чт:02-май	Пт:03-май	Пн:06-май	Пт:10-май	Сб:11-май	Пт:24-май
GENOA BRIDGE (KLK)	18	0087 W	Чт:09-май	Пт:10-май	Пн:13-май	Пт:17-май	Сб:18-май	Пт:31-май

VESSEL	WK	Voy	PIRAEUS	ISTANBUL	CONSTANTZA	ILICHEVSK	SUEZ	PORT KELANG (West Port)	SHANGHAI
Berthing Window			SUN 0400	MON 2000	THU 0800	SAT 2100	FRI 1900	THU 1500	THU 1200
Departure Window			SUN 1900	WED 1200	SAT 0000	MON 1500	SAT 1800	FRI 0500	FRI 1000
YM CYPRESS (YML)	4	0099 E	Вс:17-фев	Пн:18-фев	Чт:21-фев	Сб:23-фев	Пт:01-мар	Чт:14-мар	Чт:21-мар
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	5	0128 E	Вс:24-фев	Пн:25-фев	Чт:28-фев	Сб:02-мар	Пт:08-мар	Чт:21-мар	Чт:28-мар
XIN PU DONG (CSCL)	6	0120 E	Вс:03-мар	Пн:04-мар	Чт:07-мар	Сб:09-мар	Пт:15-мар	Чт:28-мар	Чт:04-апр
XIN WU HAN (CSCL)	8	0226 E	Вс:17-мар	Пн:18-мар	Чт:21-мар	Сб:23-мар	Пт:29-мар	Чт:11-апр	Чт:18-апр
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	9	014 E	Вс:24-мар	Пн:25-мар	Чт:28-мар	Сб:30-мар	Пт:05-апр	Чт:18-апр	Чт:25-апр
GENOA BRIDGE (KLK)	11	0086 E	Вс:07-апр	Пн:08-апр	Чт:11-апр	Сб:13-апр	Пт:19-апр	Чт:02-май	Чт:09-май
YM CYPRESS (YML)	12	0101 E	Вс:14-апр	Пн:15-апр	Чт:18-апр	Сб:20-апр	Пт:26-апр	Чт:09-май	Чт:16-май
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	13	0130 E	Вс:21-апр	Пн:22-апр	Чт:25-апр	Сб:27-апр	Пт:03-май	Чт:16-май	Чт:23-май
XIN CHANG SHU (CSCL)	14		Вс:28-апр	Пн:29-апр	Чт:02-май	Сб:04-май	Пт:10-май	Чт:23-май	Чт:30-май
WAN HAI 602 (WHL)	15	034 E	Вс:05-май	Пн:06-май	Чт:09-май	Сб:11-май	Пт:17-май	Чт:30-май	Чт:06-июн
XIN DA LIAN (CSCL)	15		Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	16	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)	17		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн
GENOA BRIDGE (KLK)	18	0088 E	Вс:02-июн	Пн:03-июн	Чт:06-июн	Сб:08-июн	Пт:14-июн	Чт:27-июн	Чт:04-июл
PIL Ukraine LTD Sales manager Dasha Galayevskaya tel: +380 (482) 335205 fax: +380 (482) 347683 mob: +38095 442 9000 E-mail: galayevskaya@ods.pilship.com									

Офис регионального представительства Регистра судоходства Украины в г. Киеве переехал в новое помещение

Офис регионального представительства Регистра судоходства Украины в г. Киеве переехал в новое помещение по адресу: 04070, г. Киев, ул. Игоревская, 2/6.

В новом помещении после проведенного ремонта созданы все необходимые условия для работы персонала и приема посетителей.

Открыта навигация на Днепре

Согласно приказу Укрморречинспекции в соответствии с Положением о Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте, утвержденным Указом Президента Украины, приказами Мининфраструктуры Украины "О некоторых вопросах Укрморречинспекции" и "Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха плавающего состава морского и речного транспорта Украины", зарегистрированного в Минюсте Украины, Правилам технической эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений, утвержденным приказом Минтранссвязи Украины, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины, Положению о навигационном обеспечении судоходства на ВВП Украины, утвержденному приказом Минтранссвязи Украины, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины, 6.03.2013 г. определено датой открытия навигации 2013 г. на Каховском и Запорожском судоходных гидротехнических сооружениях.

APL повышает ставки на трансатлантическом сервисе

APL, дочерняя компания крупнейшего сингапурского перевозчика Neptune Orient Lines (NOL), объявила о повышении общей ставки на Трансатлантическим сервисе, сообщает пресс-служба компании.

Компания объясняет повышение неудовлетворительными финансовыми показателями за прошлый год, вызванными снижением фрахтовых ставок и выросшими расходами.

Новые ставки вступают в силу с 1.04.2013 г. и будут составлять $500 за TEU на все сухие грузы, перевозимые из Северной Европы и средиземноморских портов в США, Канаду, Латинскую и Центральную Америку.

OOCL повышает ставки из Европы

OOCL вводит General Rate Increase из Европы на Азию. Ставки повышаются с 1.04.2013 г. на $200 с 20-футового контейнера и $300 с 40-футового, сообщает *SeaNews.*

COSCO объявила о надбавках по ряду сервисов

COSCO Container Lines объявила о надбавках к тарифам по ряду сервисов, сообщает пресс-служба компании. Бункерная надбавка вводится с 1.04.2013 г. на линиях из портов дальневосточного региона к портам северо-западной Европы и Средиземноморья. Она составит $183 за TEU из портов дальневосточного региона к северо-западной Европе и $167 за TEU к портам Средиземноморья.

Кроме того, вводится надбавка на сервисах из северо-западной Европы и Средиземноморья к восточному побережью Южной Америки. Она составит $490 за двадцатифутовый и $980 за сорокафутовый контейнеры. В обратном направлении надбавка составит $274 и $548 соответственно.

С 1.04.2013 г. вводится также валютная надбавка (CAF) в 12% для сервисов между портами Ливана, Сирии, Черного моря, западной и северной Африки (исключая Израиль).

Также с 1.04.2013 г. вводится бункерная надбавка (BAF) на сервисах из стран АТР (включая Японию) и Индии в Европу и Средиземноморье. Из АТР в северо-западную Европу она составит $829 за двадцатифутовый и $1658 за сорокафутовый контейнер. В обратном направлении — $497 и $994 соответственно.

Кроме того, надбавки вводятся для интермодальных сервисов внутри США, а также между США и Канадой.

MSC вводит бункерный сбор

MSC вводит бункерный сбор на направлениях между Северной Европой, Средиземноморьем и Южной, Центральной Америкой с апреля 2013 г., сообщает пресс-служба компании. Из Северной Европы

и Средиземноморья к западному побережью Южной Америки сбор составит EUR575 с TEU (EUR675 за рефрижераторный контейнер), в обратном направлении — $845 и $945 за TEU соответственно.

На направлении из Северной Европы и Средиземноморья в Центральную Америку и Венесуэлу сбор составит EUR475 за TEU (EUR550 за рефрижераторный контейнер), в обратном направлении — $745 и $845 на TEU соответственно.

Unifeeder соединил Кристиансанн с Гамбургом и Бремерхафеном

Unifeeder соединил порт Кристиансанн (Норвегия) с Гамбургом и Бремерхафеном (Германия), сообщает пресс-служба компании. Линия Кристиансанн—Ротердам будет продолжать обслуживаться двумя еженедельными судозаходами.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 11.03.2013 г.

(по дате объявления с 6.03.2013 г. на 11.03.2013 г.)

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Изменения
Румыния, станции ЧФР (53), код ЦИМ: станция Дорнешть (51750-8)	по ГНГ: бревна из сосны (44032031)	с 10.03.2013 г. до 24.03.2013 г.	SC HOLZINDUSTRIE SCHWEIGHOFER SRL (0000)	Антоновка Льв. ж/д (355203), Дубровица Льв. ж/д. (356206), Клевань Льв. ж/д. (359308), Клесов Льв. ж/д (355701), Костополь Льв. ж/д. (356808), Любомирск Льв. ж/д. (356704), Остки Льв. ж/д (356009), Радивилов Льв. ж/д (350801), Рафаловка Льв. ж/д (355105), Рокитное-Волынское Льв. ж/д (355909), Сарны Льв. ж/д (355504), Смыга Льв. ж/д (350407), Удрицк Льв. ж/д (356403), Бердичев Ю.-Зап. ж/д (342400), Радулино Ю.-Зап. ж/д (347902), Веледники Ю.-Зап. ж/д (349607), Деражня Ю.-Зап. ж/д (331001), Дунаевцы Ю.-Зап. ж/д (333308), Житомир Ю.-Зап. ж/д (345606), Изяслав Ю.-Зап. ж/д (340706), Каменец-Подольский Ю.-Зап. ж/д (332907), Коростышев Ю.-Зап. ж/д (345704), Лесоводы Ю.-Зап. ж/д (333505), Новоград-Волынский I Ю.-Зап. ж/д (348002), Олевск Ю.-Зап. ж/д (348905), Попельня Ю.-Зап. ж/д (343102), Разино Ю.-Зап. ж/д (342006), Славута II Ю.-Зап. ж/д (341304), Степок Ю.-Зап. ж/д (345004), Шепетовка Ю.-Зап. ж/д (340000), Ярмолинцы Ю.-Зап. ж/д (333702)	ЦЗМ-14/495 от 6.03.2013 г.	Запрещаются перевозки со станций Ривненской, Житомирской, Хмельницкой областей груза — бревна из сосны. Перевозки в: все
Украина, Толкачевский Ю.-Зап. ж/д (347207)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 9.03.2013 г. до отмены	ПАО "Овручский ГЗК "Кварцит" (7032)	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦЗМ-14/503 от 7.03.2013 г.	Перевозки в: все

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 11.03.2013 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	11100,00	11500,00	12400,00	10850,00
Минимальная	10650,00	10780,00	12400,00	10400,00
Средняя	10875,00	11140,00	12400,00	10611,11

Мелкий опт, коп./л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	945,00	1020,00	1060,00	955,00
Минимальная	820,00	910,00	1050,00	905,00
Средняя	885,27	982,98	1055,00	931,04

Розничная торговля в Киеве, коп./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	1093,00	1109,00	1154,00	0,00
Минимальная	900,00	960,00	999,00	0,00
Средняя	1018,92	1076,77	1090,78	0,00

По данным центра "Психея"

Изменение средней цены за период 4—11.03.2013 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	-0,76	+0,24	0,00	+0,26
Мелкий опт	-0,19	-0,36	+0,28	-0,60
Розница	+0,12	+0,12	+0,04	-

По данным "Энергобизнеса"

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 11.03.2013 г., грн.

Область	А-80	А-92	А-95	ДТ
АР Крым	9,68	10,05	10,33	9,70
Винницкая	9,68	10,15	10,34	9,63
Волынская	9,61	10,04	10,29	9,60
Днепропетровская	9,56	9,98	10,24	9,53
Донецкая	9,67	10,19	10,41	9,68
Житомирская	9,70	9,99	10,24	9,56
Закарпатская	9,71	10,10	10,31	9,61
Запорожская	9,69	9,97	10,25	9,57
Ивано-Франковская	9,73	10,15	10,38	9,65
Киев	9,64	10,11	10,34	9,65
Киевская	9,64	10,11	10,34	9,65
Кировоградская	9,61	10,02	10,28	9,58
Луганская	9,61	10,18	10,40	9,67
Львовская	9,74	10,15	10,36	9,63
Николаевская	9,68	10,10	10,28	9,59
Одесская	9,73	10,13	10,34	9,65
Полтавская	9,54	10,02	10,26	9,62
Ривненская	9,58	10,03	10,29	9,58
Сумская	9,47	9,88	10,18	9,51
Тернопольская	9,69	10,14	10,33	9,63
Харьковская	9,54	9,97	10,27	9,59
Херсонская	9,70	10,07	10,31	9,61
Хмельницкая	9,76	10,09	10,35	9,65
Черкасская	9,60	10,00	10,27	9,58
Черниговская	9,52	9,94	10,22	9,52

По данным http://finmonitor.com.ua

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах Европы на 11.03.2013 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	182,00	195,00	180,00
Андорра	EUR	1,325	1,385	1,195
Австрия	EUR	1,459	1,622	1,412
Беларусь	EUR	0,690	-	0,708
Бельгия	EUR	1,683	1,731	1,506
Босния и Герцеговина	BAM	2,45	2,60	2,45
Болгария	BGL	2,64	2,80	2,66
Хорватия	HRK	10,78	11,17	9,89
Чехия	CZK	36,55	39,80	35,95
Дания	DKK	12,39	12,79	11,05
Эстония	EEK	1,369	1,409	1,369
Финляндия	EUR	1,678	1,724	1,570
Франция	EUR	1,629	1,679	1,429
Грузия	GEL	2,18	2,25	2,17
Германия	EUR	1,539	1,634	1,390
Греция	EUR	1,743	1,843	1,409
Венгрия	HUF	431,00	-	435,00
Ирландия	EUR	1,619	-	1,549
Италия	EUR	1,827	1,960	1,715
Казахстан	KZT	140,00	160,00	94,00
Косово	EUR	1,25	-	1,24
Латвия	LVL	0,957	0,987	0,932
Литва	LTL	4,76	4,84	4,60
Люксембург	EUR	1,401	1,449	1,266
Македония	MKD	85,00	87,00	72,50
Молдова	MDL	17,57	17,77	16,67
Черногория	EUR	1,420	1,450	1,300
Нидерланды	EUR	1,860	1,929	1,524
Норвегия	NOK	15,18	15,63	13,88
Польша	PLN	5,64	5,89	5,65
Португалия	EUR	1,688	1,807	1,480
Румыния	RON	6,00	6,67	6,04
РФ	RUB	31,99	-	33,10
Сербия	RSD	149,50	-	147,90
Словакия	SKK	1,516	-	1,434
Словения	EUR	1,547	1,561	1,402
Испания	EUR	1,480	1,590	1,390
Швеция	SEK	14,63	15,13	14,48
Швейцария	CHF	1,865	1,929	1,940
Турция	TRY	4,84	4,94	4,23
Украина	UAH	10,80	12,30	9,80
Великобритания	GBP	1,397	1,476	1,463

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 1.03.2013 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г, (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	322,4	135,4	1067,2	370,2	0,1%	0,8%	-2,0%
Азия и Океания	22%	318,0	133,6	1055,1	381,6	0,1%	1,7%	-0,6%
Европа и СНГ	28%	322,2	135,3	1066,4	364,6	0,1%	-0,1%	-1,2%
Ближний Восток и Африка	7%	313,2	131,5	1037,8	392,8	0,2%	0,8%	-1,2%
Северная Америка	39%	325,4	136,7	1078,3	363,3	0,1%	0,9%	-3,2%
Латинская и Центральная Америка	4%	334,0	140,3	1080,1	388,6	-0,2%	0,3%	-3,5%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 11.03.2013 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Дурбан			651,0	-4,0	1085,0	+1,0
Ричард бэй			662,0	-3,0	1095,0	+1,0
Азия и Океания						
Буссан	660,0	-3,0	680,0	0,0	970,0	-5,0
Каошинг	672,0	-2,0	676,0	-2,0	1025,0	0,0
Сингапур	632,0	+1,5	640,0	-3,5	923,0	-1,5
Южная Америка						
Маракайбо	638,5	-1,0	712,0	+6,0	1041,0	+1,0
Рио де Жанейро	633,0	0,0	656,5	-0,0	1025,0	0,0
Сантос	633,0	0,0	654,5	-0,0	1025,0	0,0
Северная Америка						
Корпус Кристи	652,0	+2,0	675,0	0,0	1075,0	-5,0
Хьюстон	612,5	-1,0	695,0	-6,0	995,0	-2,0
Ближний Восток						
Фуджейра	635,5	-2,5	687,5	+2,5	1024,0	+4,0
Северная Европа						
Гетеборг	616,5	-2,5	650,0	+4,0	965,0	-2,5
Роттердам	606,0	0,0	631,0	0,	917,0	+0,5
Южная Европа						
Стамбул	637,5	-8,5	664,0	-9,0	976,5	-8,0
Лиссабон	632,0	-7,0	666,0	-6,0	969,0	-11,0
Пирей	628,0	-9,0	659,0	-9,0	942,5	-9,0

По данным Bunkerindex.com

ТАМОЖНЯ

Чопские таможенники встретились с крупными бизнесменами Закарпатья

4.03.2013 г. в администрации Чопской таможни под председательством первого заместителя таможенного учреждения А. Ципящука состоялось расширенное совещание с самыми крупными представителям бизнеса Закарпатья. Также на мероприятие были приглашены представители ГНСУ в Закарпатской области.

Встреча была направлена на тесное сотрудничество таможни и предпринимателей, а также создание привлекательных условий для ведения бизнеса.

В своем вступительном слове А. Ципящук сообщил, что в каждом регионе будет создана совместная рабочая группа, которая будет осуществлять анализ уровней таможенной стоимости бюджетообразующих товаров и принимать решение относительно экономически обоснованной цены в разрезе товарных подкатегорий.

Также он отметил, что Чопская таможня отработала 144 товарных подкатегории, которые по итогам 2012 г. обеспечили 80% поступлений налогов. Импорт на таможенную территорию Украины осуществляли почти 100 субъектов ВЭД.

Как сообщила начальник отдела таможенных платежей Чопской таможни Н. Погребная, импорт осуществляется по прямым контрактам, метод оценки таких товаров применяется по цене договора. Стоимостные показатели оформлений товаров по прямым контрактам в 2012 г. составили 2,4 млрд грн.

Цена таких импортируемых товаров формируется на основе биржевых корректировок. Что касается транспортных средств, то их уровень таможенной стоимости зависит от марки модели, года выпуска, технического состояния, комплектации, объема двигателя.

Корректировка таможенной стоимости возможна в случае, если к таможенному оформлению представлены поддельные документы, или они содержат разногласия и не содержат всех необходимых составляющих.

В ходе дискуссии директор ООО "Интерфил" О. Адамчук отметил, что в настоящее время для бизнесменов края созданы честные правила игры при ведении бизнеса и нужно только при оформлении товаров предоставлять таможенному органу достоверные сведения и правильно декларировать товар, сообщает *uzhgorod.in.*

Н. Азаров поручил ГТСУ и Миндоходов ликвидировать произвольное изменение правил перевозки лекарств

Премьер-министр Украины Н. Азаров потребовал положить конец коррупции в ценообразовании на им-

портные лекарственные препараты и поручил ГТСУ и Министерству доходов и сборов ликвидировать произвольное изменение правил перевозки лекарств. Об этом он заявил на недавнем заседании правительства, сообщает *РБК-Украина.*

"Во время визита в Польшу я поинтересовался, сколько там стоит один известный мне препарат. Оказалось, на 70% дешевле, чем в Украине. Я спрашиваю: какие такие чрезвычайные усилия и затраты идут на импорт этих лекарств, что с нашей стороны границы они на две трети дороже? Если в этой заоблачной цене есть коррупционная составляющая, давайте факты, и положим этому конец. Я лично с гарантией конфиденциальности готов рассмотреть каждый случай коррупции в этой сфере и жестко прекратить такое безобразие, если оно есть", — сказал глава правительства.

По его словам, импортеры жалуются, что "таможня произвольно меняет правила, задним числом меняет коды товаров и соответственно насчитывает больше уплаты".

"Поручаю Государственной службе лекарственных средств совместно с Министерством доходов и сборов, с привлечением участников рынка урегулировать этот вопрос. Обеспечить нормальные, прозрачные, прогнозируемые условия работы для импортеров", — сказал Премьер-министр.

Импорт/экспорт алкоголя и сигарет предлагается оформлять по электронной лицензии

Глава Госпредпринимательства М. Бродский согласовал законопроект, который вносит изменения в некоторые законодательные акты Украины относительно обеспечения реализации государственной политики в сфере лицензирования ВЭД и отдельных вопросов таможенного оформления экспорта, импорта некоторых товаров.

Нововведения коснутся табачных изделий, спирта этилового, коньячного и плодового, спирта этилового ректифицированного виноградного и плодового, спирта сырца виноградного и плодового.

Предполагается, что таможенное оформление экспорта (импорта) вышеупомянутого товара будет осуществляться при наличии соответствующей лицензии, предоставляемой таможенникам органом исполнительной власти по вопросам экономической политики в электронной форме с применением средств электронной цифровой подписи.

Разработчики предлагают внести изменения в законы "О внешнеэкономической деятельности", "О применении специальных мер относительно импорта в Украину", "О государственном регулировании производства и обращения спирта этилового, коньячного и плодового, алкогольных напитков и табачных изделий", сообщает *ЛІГА:ЗАКОН*.

Таможенники провели рейд по выявлению в Киеве нелегальных иномарок

В течение нескольких недель февраля, в рамках проведения совместной операции, сотрудниками Киевской региональной таможни и спецподразделения МВД Украины на автодорогах столицы было обнаружено 30 иномарок, которые были ввезены в Украину с нарушением таможенного законодательства. Как пояснили в пресс-службе Киевской региональной таможни, иномарки ввозились без обложения таможенными платежами на основании Стамбульской Конвенции о временном ввозе якобы с целью коммерческого использования. При этом предусматривалось, что машины будут использовать исключительно граждане, их ввозившие. В действительности выяснилось, что техника использовалась для частных нужд третьими лицами. В своих объяснениях таможенникам некоторые граждане честно признались, что пригнали машины на заказ.

В отношении нарушителей составлены протоколы об административном правонарушении по ст. 469 Таможенного кодекса Украины, сообщает *УНН.*

Израиль и Украина хотят обменяться статистикой торговли

В первой декаде марта впервые в истории двусторонних отношений Украины и Израиля состоялись экспертные консультации таможенных служб двух стран. В рамках мероприятия таможенники обсудили перспективы подписания Протокола о порядке взаимодействия по вопросам обмена данными статистики двусторонней торговли. Также были определены механизмы организации обмена данными и конкретизированы направления дальнейшего межведомственного сотрудничества.

Украинская делегация, помимо прочего, провела ряд встреч с руководителями и сотрудниками профильных структурных подразделений таможенной службы и налогового управления Израиля, сообщает *mdoffice.com.ua.*

Казахстан проиграл от вступления в Таможенный союз

Единый Таможенный союз принес Казахстану больше минусов, чем плюсов. Причем бизнесмены и политологи во взглядах единодушны: в ближайшее время положительных изменений для страны ожидать не стоит.

"Подводя итоги года, министр финансов Казахстана Б. Жамишев отметил, что экспорт казахской продукции в Россию и Беларусь сократился, а импорт — увеличился. Это только первый год, дальше будет еще хуже. Обидно, что Казахстан тешил себя мыслью об обширном рынке…", — сказал в интервью корреспонденту *Total.kz* президент транснационального холдинга Arman C. Бисекеев.

Уменьшение экспорта казахской продукции в страны ТС также отмечает политолог Р. Жумалы. "Казахстан действительно проиграл. Достаточно выйти на улицы, базары, посмотреть цены и ассортимент товаров в казахстанских магазинах. Изначально при Таможенном союзе вызывал опасение тот факт, что Казахстан объединяется с экономикой, которая по объему превосходит в 15 раз", — подчеркнул он.

При этом Р. Жумалы добавил: "Это вопрос не только к российской стороне — РФ исходила из собственных интересов и осуждать ее не стоит. Это больше касается казахстанских переговорщиков, которые в свое время подписывали, мягко говоря, не выгодное для страны соглашение", сообщает *tks.ru.*

XI Международная специализированная выставка

КоммунТех – 2013

КОММУН ТЕХ

**ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ЖКХ,
БЛАГОУСТРОЙСТВО ГОРОДА, УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ,
КОММУНАЛЬНАЯ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СПЕЦТЕХНИКА**

5–8 ноября 2013 г.

ОРГАНИЗАТОРЫ:
Министерство регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины

Международный выставочный центр

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
Ассоциации городов Украины

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
Украина, Киев, Броварской пр-т, 15
Ⓜ "Левобережная"

IEC

☎ +38 044 201-11-59, 201-11-66
✉ lyudmila@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua
www.tech-expo.com.ua

Генеральный медиа-партнер:

Технический партнер: RentMedia

Международный автобусный перевозчик v.s. польский пограничник

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

На сегодня в адрес многих отечественных автоперевозчиков, осуществляющих регулярные международные автоперевозки пассажиров через или в Республику Польша, поступило более 30 уведомлений из Воеводских управлений в Люблине и Жешуве об открытии административного процесса по делу о наложении штрафа в размере от EUR3000 до EUR12000 за нарушения пассажирами автобусов паспортно-визовых требований, выявление которых возможно лишь специалистом в этих вопросах и с использованием соответствующей техники. Однако при проверке пассажиров и автобусов пограничными службами Украины нарушений паспортно-визовых требований обнаружено не было, претензии к перевозчикам и пассажирам отсутствовали, что свидетельствует о легальности перемещения пассажиров.

Невзирая на это, польскими пограничными службами массово составляются протоколы об административных правонарушениях при перевозке пассажиров, имеющих какие-либо проблемы с паспортно-визовой документацией.

Учитывая, что наложения аналогичных штрафов на перевозчиков на сегодня не единичны и носят массовый характер для всех перевозчиков Украины, считаем такие действия польских пограничных служб предвзятыми по отношению к украинским перевозчикам.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ПОЛЬШИ

Вопрос наложения штрафов за перевозку пассажиров, не имеющих легальных оснований для пребывания в стране назначения (соответствующей действительной визы), в законодательстве Польши регулируется ст. 138 закона Республики Польша от 1997 г. "Об иностранцах".

Согласно этой статье на перевозчика, который воздушным или морским транспортом переместил на территорию Республики Польша иностранца, у которого отсутствует соответствующий паспортный документ для пересечения границы или отсутствует разрешение на въезд в другую страну или на возвращение в страну происхождения, если такое разрешение необходимо, налагается административное взыскание в виде штрафа в размере, эквивалентном EUR3—5 тыс. за каждое перевозимое лицо. Требования п. 1 также касаются перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки лиц международным автотранспортом, за исключением малого приграничного движения.

Следует отметить, что такие санкции к автомобильному перевозчику применяются только при выполнении регулярных рейсов. В подобных случаях при проверке автобусов и перевозчиков, которые выполняют нерегулярные рейсы, такой пассажир просто высаживается из автобуса.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО УКРАИНЫ

В соответствии с требованиями Закона Украины от 2.12.2010 г. № 2753 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно ответственности перевозчиков, осуществляющих международные пассажирские перевозки" предприятия (их объединения), учреждения, организации, физические лица-предприниматели, которые осуществляют международные пассажирские перевозки (далее — перевозчики), за невыполнение обязанности проверить перед началом международной пассажирской перевозки наличие у пассажира документов, необходимых для въезда в государства следования, транзита, что привело к перевозке или попытке перевозки пассажира через государственную границу Украины без необходимых документов, несут ответственность в виде штрафа от пятисот до одной тысячи необлагаемых минимумов доходов граждан за каждого такого пассажира, но не более двадцати тысяч необлагаемых минимумов доходов граждан за одну перевозку.

Также в соответствии с этим ЗУ и во исполнение п. 3 ст. 7 Конвенции Совета Европы о противодействии торговле людьми коммерческий перевозчик обязательно должен убедиться, что все пассажиры имеют документы, необходимые для въезда в принимающее государство, и несет ответственность за их легальное передвижение на своем автомобиле.

КОНТРОЛЬ НА ГРАНИЦЕ УКРАИНЫ

Закон Украины от 5.11.2009 г. № 1710-VI "О пограничном контроле" определяет правовые основы осуществления пограничного контроля, порядок его осуществления, условия пересечения государственной границы Украины, который осуществляется Государственной пограничной службой Украины, который включает комплекс действий и систему мероприятий, направленных на установление законных оснований для пересечения государственной границы лицами, транспортными средствами и перемещения через нее грузов.

Согласно действующим требованиям европейского законодательства и профессии представители перевозчиков при осуществлении посадки пассажиров проверяют у последних наличие действительных проездных документов и виз, однако соответствие визы и ее легитимность требованиям действующего международного законодательства осуществляют пограничные службы государств, поскольку водители в соответствии с требованиями к своей профессии не имеют достаточной квалификации в этих вопросах.

ЮРИДИЧЕСКОЕ ОСНОВАНИЕ ДЛЯ ПОСАДКИ ПАССАЖИРОВ

В соответствии с Законом Украины "Об автомобильном транспорте" (ст. 39) основанием для посадки и перевозки пассажира на регулярном автобусном маршруте является наличие у пассажира билета (в том числе и электронного).

При совершении регулярных международных пассажирских перевозок водитель в соответствии со ст. 40 проверяет наличие у пассажира нужного билета. Также он обязан перед началом такой перевозки проверить наличие у пассажиров документов, необходимых для въезда в государства следования, государства по маршруту следования, и отказать в перевозке пассажирам, которые по его требованию не предъявили необходимые документы.

ЮРИДИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ В ОТКАЗЕ ДЛЯ ПОСАДКИ ПАССАЖИРОВ

Законом Украины "Об автомобильном транспорте" предусмотрено, что за невыполнение обязанности проверить перед началом пассажирской международной автомобильной перевозки наличие у пассажира документов, необходимых для въезда в государства следования, государства по маршруту следования, что привело к перевозке или попытке перевозки пассажира через государственную границу Украины без необходимых документов, автомобильный перевозчик, автомобильный самозанятый перевозчик несут ответственность, предусмотренную законом.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОСАДКИ ПАССАЖИРОВ МОРСКИХ И АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

В соответствии с ЗУ "О государственной границе" пересечение государственной границы Украины осуществляется на путях сообщения через государственную границу с соблюдением установленного порядка.

Железнодорожное, автомобильное, морское, речное, паромное, воздушное и пешеходное сообщение через государственную границу Украины осуществляется в пунктах пропуска, которые устанавливаются КМУ согласно законодательству и международным договорам Украины.

Для морского и воздушного международного сообщения пункты пропуска через государственную границу установлены в аэро- и морских портах.

Это дает возможность до посадки пассажиров в суда проверять наличие необходимых паспортно-визовых документов, позволяющих въезд в страну следования компетентными органами с использованием не только углубленных и профессиональных знаний паспортно-визовых требований, но и специальных программ и техники контроля подлинности и действительности необходимых документов. Следует заметить, что такая техника и программы являются собственностью только пограничных служб государств и данные находятся на их сбережении с ограниченным допуском и охраняются Законом о конфиденциальности данных.

Таким образом, морской и авиаперевозчик практически огражден от нахождения на борту своего транспортного средства нелегального пассажира или пассажира с недействительными документами. В отличие от автомобильного перевозчика, который проводить паспортно-визовый контроль до посадки в транспортное средство может лишь своими силами, контроль же специальными службами проводится уже после посадки и некоторого перемещения пассажира в автобусе.

РАЗМЕР ШТРАФОВ

За перевозку одного пассажира через государственную границу Украины без необходимых документов штраф:

— Украина — EUR786—1573 (8500—17000 грн.);

— Польша — EUR3000—5000.

Информационно: минимальная заработная плата и минимальный прожиточный минимум:

— в Украине — 1147 грн. (EUR106);

— в Польше — 1400 злотых (EUR335).

ВЗГЛЯД

Подписание и ратификация Украиной Протокола о предупреждении и пресечении торговли людьми и наказании за нее, дополняющего Конвенцию ООН против транснациональной организованной преступности, Конвенцию Совета Европы о противодействии торговле людьми, а также присоединение к другим международным обязательствам в этой сфере показали признание Украиной необходимости принятия мер для преодоления такой проблемы, как торговля людьми, путем осуществления государственной политики в этой сфере на качественно новом уровне.

Однако существующие условия и правила перевозки пассажиров автомобильным транспортом не дают возможности контроля нелегального передвижения пассажиров, как это предусмотрено при воздушном и морском передвижении.

Также следует отметить, что такие особенности принимаются во внимание контролирующими органами других европейских государств, что в свою очередь ведет к их лояльности.

На сегодня идет работа по урегулированию данной проблемы с польскими контролирующими органами, а именно возможность гармонизации польскими компетентными органами контроля, применяемого к автобусным пассажирским перевозкам, в соответствии с условиями организации и выполнения как регулярных, так и нерегулярных перевозок, а также приведение размеров штрафов, предусмотренных за нарушения, к приемлемой величине.

Решение этой проблемы и ее урегулирование требует времени, особенно учитывая тот факт, что польская сторона не лояльна в таких вопросах, а международные регулярные перевозки в соответствии с действующими разрешениями и утвержденными маршрутами нужно совершать уже сейчас. Вот некоторая информация о Шенгенских визах, которая поможет хоть в какой-то степени предостеречь от присутствия в автобусе пассажира, не имеющего легального права въезжать и находиться на территории государств, входящих в Шенгенскую зону.

Такое название виза получила по следующей причине: 14 июня 1985 г. у деревни Шенген, расположенной в Люксембурге, было подписано Шенгенское соглашение. Дело в том, что в 1895 г. Люксембург являлся председателем Совета ЕС и, кроме того, находится вблизи места схождения трех границ — Бельгии, Германии и Франции, что имело в том случае почти символичное значение по сути заключаемого договора.

Соглашение подписали пять стран Западной Европы — Королевство Бельгия, ФРГ, Французская Республика, Великое Герцогство Люксембург и Королевство Нидерландов. Из данного соглашения (получившего название "О постепенной отмене проверок на границах") следовало, что Шенгенская виза, выданная одной из стран, входящих в зону Шенгена (теперь это общее название для всей зоны), имеет ту же силу и в других государствах-участниках.

Кроме того, иностранные граждане, проживающие в одной из стран-участниц Шенгенского соглашения, имеют право на посещения любой другой страны зоны; в этом случае обязательным критерием является наличие паспорта, признаваемого всеми странами-участницами, и разрешение на проживание. Соглашение начало действовать 26 марта 1995 г., после этого в ряды Шенгенских стран вступили Испания и Португалия. 1997 г. стал датой присоединения Италии и Греции, а затем и Австрии.

На сегодня Шенгенская зона включает территории следующих стран-участниц Шенгенского соглашения: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Исландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции, Швейцарии и Эстонии.

Шенгенская виза, выданная одной из стран-участниц Шенгенского соглашения, действительна на территории всех стран-участниц. Шенгенская виза имеет силу на всей территории Шенгенского пространства. Главное условие — первой страной въезда должна быть страна, в посольстве которой выдавалась Шенгенская виза, и время, проведенное в стране, выдавшей визу, должно быть больше (хотя бы на один день) суммарного времени, проведенного в других странах Шенгенского соглашения ("правило основной страны").

По количеству раз действия визы делятся на однократные, двукратные или многократные.

По принципу действия визы бывают:

— "аэропортовые" (категория А) — дающие право находиться в пределах транзитной территории аэропорта (т.е. без права выхода за ее пределы);

— "транзитные" (категория В) — дающие право транзитного проезда по территории страны (при этом количество дней пребывания в стране — не более 5);

—"туристические" (категория С) — дающие право находиться в стране в течение определенного срока и совершать поездки по всей территории Шенгенской зоны;

—"национальные" (категория D) — долгосрочная виза, дающая право пребывать только на территории страны и право транзитного проезда по территории других стран Евросоюза.

Существуют также "экзотические" виды виз:

— FTD и FRTD — упрощенная транзитная виза, выдаваемая только для транзита между основной территорией России и Калининградской областью. С такой визой разрешен только транзит через территории, вошедшие в Шенгенскую зону, из анклава в Россию и обратно. (Трасса транзита выбирается минимальной, т.е. вы не можете проехать из Брянска в Калиниград через Берлин или Варшаву);

— LTV (Limited territorial validity visa) — обычно краткосрочная виза, разрешающая посещение только страны, посольство которой ее выдало (т.е. без права транзита по территории других стран Шенгенской зоны).

В свою очередь туристические визы делятся на:

— С1 — разрешающую въезд на срок до 30 дней;

— С2 — на срок от 31 до 90 дней;

— С3 — многократный въезд и пребывание на срок до 90 дней (обычно действует 1 год);

— С4 — то же самое, что С3, только может выдаваться на срок до 5 лет.

Обратите внимание, что у визы есть как срок действия, так и срок пребывания в стране!

Например, вам выдана двукратная виза на срок пребывания до 14 дней, и срок действия с 1 мая 2012 г. до 30 апреля 2013 г. Это значит, что в период ее действия вы можете въехать в Шенгенскую зону и пробыть там суммарно не более 14 дней. Допустим с 1 по 8 мая 2012 г. и с 30 декабря 2012 г. до 3 января 2013 г.

Обратите внимание, что считается суммарный срок пребывания с Шенгенской зоне.

Например, если у вас французская виза на 14 дней и вы едете на автобусе Киев—Париж. Тогда, въехав на территорию Польши 1 мая и доехав до Парижа 3 мая, вы должны выехать не позже 12 мая, чтобы не позже 14 мая покинуть Шенгенскую зону.

ЦЕЛЬ ВЫДАЧИ ВИЗЫ

— 01 — туристическая поездка;

— 02 — поездка в гости;

— 03 — поездка для участия в спортивных мероприятиях;

— 04 — поездка для осуществления предпринимательской деятельности;

— 05 — поездка на работу (изменено 2011 г.);

— 06 — поездка для осуществления служебных обязанностей представителей органов иностранных государств или международных организаций;

— 07 — поездка для осуществления работы, обусловленной временами года;

— 08 — поездка для осуществления культурной деятельности или участия в международных конференциях (изменено 2011 г.);

— 09 — въезд для учебы первого, второго уровня или совмещенного одноуровнего обучения магистра, а также учеба третьего уровня;

— 10 — поездка для прохождения учебы, осуществления научной и дидактической деятельности;

— 11 — въезд для осуществления права временной защиты;

— 12 — поездка по гуманитарным причинам или исходя из интересов государства или международных обязательств;

— 13 — поездка для воссоединения и нахождения с гражданином страны ЕС, страны ЕАС; стороны договора ЕЭЗ или Швейцарии;

—14 — поездка в рамках программ образовательного или культурного обмена или в рамках программ гуманитарной помощи или в программе летней работы студентов;

— 15 — поездка с иной целью;

— 16 — поездка для участия в процессе о признании убежища;

— 17 — виза, выданная воеводством в случае, если оно не успело вынести решение о предоставлении вида на жительства, или продления визы до окончания срока действия предыдущей визы или вида на жительство;

— 18 — переселенческая виза, которая выдается близким членам семьи репатрианта;

— 19 — виза, выданная для реализации вида на жительство;

— 20 — виза, выданная владельцу Карты Поляка для реализации прав держателя КП;

— 21 — репатриационная виза;

— 22 — перемещенных в качестве членов семьи репатрианта;

— 23 — использование полномочий в соответствии с Картой Польши (Карта побуту);

— 24 — репатриация;

— 25 — использование временной защиты;

— 26 — прибытия на гуманитарных основаниях, в связи с государственными интересами и международными обязательствами;

— 27 — отличные от указанных в пунктах 1—26.

ДРОБОТ Юлия,
Секретариат АсМАП Украины

Международному морскому Форуму в Одессе 24—25 апреля 2013 г. посвящается

Качество морского образования в Украине

В ВУЗах Украины в полном разгаре текущий 2012/2013 учебный год. Утвержден новый/старый министр образования, науки, молодежи и спорта Украины Дмитрий Табачник. Новый Закон Украины "О высшем образовании" так и не утвержден. Болонский процесс в 95% украинских ВУЗов остановился, так, по сути, и не начавшись. Объявлена регистрация школьников нынешних и прошлых лет, желающих поступить в ВУЗы, на независимое внешнее тестирование в центрах оценки качества обучения. ВУЗы начали активно проводить "дни открытых дверей", рекламируя собственные конкурентные преимущества в предоставлении образовательных услуг перед потенциальными студентами. Абитуриенты обычно вместе со своими родителями пытаются решить вечную проблему выбора подходящего ВУЗа, а значит и всей будущей карьеры. Жизнь продолжается и никогда не кончается… Одесский регион, где сосредоточено около 75% потенциала морской индустрии Украины в ее прошлом, около половины от этой доли в настоящем и, главное, возможно, весь ее потенциал как морской державы в будущем, представляет значительный интерес для морских профессионалов и просто любителей всего, что связано с морем. Получить высшее образование в Одессе — морской столице Украины, или, по крайней мере, попытаться это сделать особенно в морской сфере, было и остается сокровенной мечтой каждого нового поколения молодежи. В настоящей статье представлены промежуточные результаты многолетних исследований автора по оценке, измерению и менеджменту качества вообще и в реальной деятельности ВУЗов Одесского региона и всех морских ВУЗов Украины, в частности, на базе современных методологий их рейтингования.

Сегодня в мире наблюдается тенденция не снижения востребованности и популярности ранжирования ВУЗов и составления их "таблиц лиг" (league tables). Уже презентовано 10 глобальных рейтингов, более чем 50 национальных, и это, как говорится, только середина пути. В опубликованный недавно самый престижный глобальный рейтинг 400 университетов мирового класса Times Higher Education (THE) World University Rankings 2012—2013, который уже много лет готовится агентством Thomson Reuters (Великобритания), ни один украинский ВУЗ не вошел. Лучшим представителем от России оказался МГУ имени Ломоносова: он занял 216 место. Национальный исследовательский ядерный университет России — МИФИ попал во вторую четверть третьей сотни. СПбГУ, в 2011 г. попавший в последнюю четверть четвертой сотни, в 2012 г. рейтинг THE вообще покинул. Всего в десятке лучших университетов (с оценками по 100-балльной шкале от 90,5 до 95,5) семь американских ВУЗов, а среди первых 200 — их 76. Помимо США, в списке обширно представлена Великобритания. За пределами этих двух стран наиболее высокая позиция у Швей-

царского федерального технологического университета в Цюрихе (12 место). Среди азиатских ВУЗов лучшим оказался Токийский университет (27 место). Кроме того, в рейтинге поднялись ведущие китайские учебные заведения: Пекинский университет занял 46 место (год назад — 49), а университет Синьхуа — 52 (год назад — 71). Из стран Ближнего Востока в первых двух сотнях есть только Израиль (представлен тремя ВУЗами), а из стран Африки — ЮАР (Кейптаунский университет). Следует отметить, что в этот рейтинг не попадают ВУЗы, которые готовят узких специалистов (например, разные юридические, полицейские, морские, музыкальные академии) и занимаются очень специфическими областями исследований, а также ВУЗы, которые публикуют слишком мало работ в известных мировых научных изданиях. Рейтинг THE составляется, исходя из 13 показателей, каждый из которых вносит свой вклад в окончательную оценку. Более 80% суммарного вклада обеспечивают 6 показателей, которые можно по смыслу свести к 4 критериям (индикаторам):

— средняя цитируемость публикаций, нормализованная относительно разных областей исследований, и среднее количество опубликованных статей в расчете на одного сотрудника ВУЗа, которые готовятся на основании анализа данных 12 тыс. журналов за 5-летний срок (вклад соответственно 32,5+4,5=37%);

— научная репутация и общая репутация (научная деятельность и качество образования) университета по данным опроса 13388 ученых (результаты 2012 г.) в конкретных областях знаний, проводимого ежегодно агенством Thomson Reuters (вклад соответственно 19,5+15=34,5%);

— среднее количество денег, выделяемое на исследования в расчете на одного сотрудника. Эта величина нормализуется по паритету покупательной способности, исходя из экономики конкретной страны (вклад 5,25%);

— отношение количества сотрудников к количеству студентов (вклад 4,5%).

"Существующие системы ранжирования университетов отличаются своей методологией, уровнем агрегации данных (глобальные, национальные, специализированные, региональные), целевой аудиторией. Необходимость в простой, понятной, легко интерпретируемой информации о деятельности учебных заведений является совершенно очевидной. Широкое представление рейтингов требует более детального анализа наиболее популярных из них, выявления лучших практик и методик, формирования политики и механизмов ответственности в сфере ранжирования ВУЗов", — говорит Ян Садлак, председатель международного наблюдательного совета рейтинга "Топ-200 Украина", председатель наблюдательного совета IREG Observatory on Academic Ranking and Excellence. Из современной теории общего менеджмента любых систем и организаций известно, что нельзя управлять и направлять процесс, измерить который невозможно: не измеряем — значит, не управляем — аксиома. И это особенно важно для процессов систем менеджмента качества, которые в настоящее время находятся на пике мировой конкурентной борьбы между любого рода организациями. Если относительно простые, например, технологические процессы производства конечной продукции промышленных организаций достаточно пригодны и понятны для измерения, то процессы, происходящие в образовательных организациях высшей школы, до последнего времени не были формализованы и не имели количественных оценок. При этом актуальность повышения качества деятельности ВУЗов остается общепризнанной. Решение этой проблемы в последние десятилетия в высокоразвитых странах пошло по пути рейтингования (ранжирования) ВУЗов и составления их "таблиц лиг" (league tables) на базе значимых и согласованных критериев и методик под эгидой Института политики высшего образования (Вашингтон, США) и Европейского центра ЮНЕСКО в сфере высшего образования UNESCO/CEPES (Бухарест, Румыния). Украина включилась в этот процесс с 2006 г. по проекту "Топ-200.

Таблица 1

Рейтинг одесских ВУЗов и их место в Украине согласно проекту "Топ-200 Украина"

Рейтинг 2012 г.			Название вуза	Усредненный рейтинг по оценкам 2006—2011 гг.		
ранг в Одессе/в Украине	оценка по100-бал. шкале	научномет-рический h-индекс		ранг в Одессе/в Украине	оценка по100-бал. шкале	доля от оценки лидера
1/23	27,77	34	Одесский национальный университет им. И. Мечникова	1/36	24,34	0,34
2/31	26,54	9	Одесский национальный медицинский университет	3/35	22,95	0,32
3/35	26,04	11	Одесский национальный политехнический университет	2/33	23,00	0,32
4/37	25,84	-	Одесский государственный экономический университет	5/38	21,94	0,31
5/38	25,73	3	Одесская национальная академия пищевых технологий	4/34	22,75	0,32
6/44	23,33	-	Национальный университет "Одесская юридическая академия"	6/42	21,15	0,30
7/51	22,22	10	Южноукраинский национальный педагогический университет	7/61	19,10	0,27
8/62	21,53	2	Одесский национальный морской университет	8/60	18,70	0,26
9/79	18,94	4	Одесская национальная академия связи им. А.С. Попова	9/91	15,54	0,22
10/98	16,43	3	Одесская государственная академия холода	11/103	14,11	0,20
11/102	15,98	-	Одесская национальная музык. академия им. А.В. Неждановой	10/94	14,51	0,20
12/104	!5,90	3	Одесская национальная морская академия	14/117	13,06	0,18
13/113	15,36	7	Одесская гос. академия строительства и архитектуры	12/104	13,72	0,19
14/114	15,31	8	Одесский государственный экологический университет	13/113	13,23	0,18
15/193	10,79	-	Одесский государственный аграрный университет	15/182	9,05	0,12

© Кривощеков В.Е., январь 2013

Лучшие ВУЗы Украины". Ключевая концепция этого проекта, как и его европейских и мировых аналогов, направлена на выбор небольшого числа ВУЗов "высшей лиги" — "центров совершенства" (Centers of Excellence) в национальном, европейском и мировом масштабе. Именно эти ВУЗы будут призваны служить ориентиром для других образовательных учреждений и получат всемерную поддержку со стороны государственной власти и широкой общественности. ВУЗы вне "высшей лиги" вправе занять свою нишу на рынке образовательных и научно-исследовательских услуг, но с более низкой миссией и политикой в масштабе, например, своей отрасли знаний или региона.

В историческом и в обыденном понимании это, по сути, означает возврат на более высоком уровне к состоянию и временам на землях русофона до октябрьского переворота 1917 г. Тогда в Российской империи и на подконтрольных ей территориях существовали мощные и единые университетские центры со своей культурой в образовании и науке. Эти университетские центры в 20—30-х годах были разрушены в угоду директивному созданию узкоотраслевой науки и подготовки "высокоидейных" кадров с большим числом слабеньких, но самостоятельных советских ВУЗов... Парадигма сменилась... Пришло время "собирать камни…".

В табл. 1 представлены результаты авторского анализа ежегодно публикуемых с 2007 г. киевским еженедельником "Зеркало недели" данных "таблиц лиг" (league tables) 200 лучших ВУЗов Украины для Одесского региона. Представлен самый "свежий" публичный рейтинг 2012 г. и усредненный рейтинг по итоговым оценкам 2006—2011 гг. Отметим, что два неизменных национальных лидера рейтингов всех лет — киевские НТТУ "КПИ" и КНУ им. Т.Г. Шевченко имеют общие оценки в районе 70 баллов из 100 возможных. Оценки первой пятерки лучших ВУЗов Одессы в разы меньше оценок национальных лидеров. В табл. 1 также представлен h-индекс — индекс Гирша, который используется в международном научнометрическом аппарате Scopus (45,4 млн рефератов по публикациям 18 тыс. наиболее информативных журналов 5 тыс. издательств), обеспечивающем учет публикаций сотрудников и ВУЗов, где они работают, а также статистику их цитирования.

Результаты проекта "Топ-200 Украина" ежегодно презентуются на международных форумах и конференциях IREG Observatory по академическому ранжированию и достижениям Олесей Леновицкой — руководителем этого проекта от Украины, и поддерживаются кафедрами ЮНЕСКО, открытыми в нескольких украинских ВУЗах. Можно сказать, что данный проект в определенной степени отражает мировые преобразования в сфере высшего образования и позволяет сформировать достаточно полное представление о конкурентоспособности украинского ВУЗа, его образовательном и научно-исследовательском потенциале. Академический рейтинг "Топ-200 Украина" формируется на основе агрегированного показателя деятельности ВУЗа по четырем комплексным критериям: экспертное оценивание представителями рынка труда деятельности учебного заведения и его академическая репутация, качество научно-педагогического потенциала, качество обучения, международное признание, присутствие в глобальном информационном пространстве (в т.ч. на основе учета рейтинга Webometrics). Подробности на сайте: http://krivoshchekov.at.ua

В табл. 2, 3 и 4 представлены рейтинги так называемых, "морских" ВУЗов Украины 3 и 4-го уровней аккредитации по трем национальным проектам ранжирования: "Топ-200 Украина", "КОМПАС" и впервые опубликованный в 2012 г. проект Министерства образования, науки, молодежи и спорта Украины, под-

Таблица 2

Рейтинг морских ВУЗов Украины III и IV уровней аккредитации по проекту "Топ-200 Украина"

Название морского ВУЗа	Место (ранг) среди 9 морских ВУЗов Украины	Место (ранг) среди 200 ВУЗов Украины	Оценка по 100-балльн. шкале	h-индекс
Одесский национальный морской университет (ОНМУ)	1	62	21,528	2
Севастопольский национальный технический университет (СевНТУ)	2	99	16,429	14
Одесская национальная морская академия (ОНМА)	3	104	15,895	3
Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова (НУК)	4	145	13,610	4

© Кривощеков В.Е., январь 2013

Примечание. *1. Остальные 5 морских ВУЗов вообще отсутствуют в таблице лиг из 200 лучших ВУЗов Украины по критериям ЮНЕСКО (Науки, Культуры и Образования). 2. Морские ВУЗы Украины I и II уровней аккредитации (колледжи, училища и другие "мореходки") находятся в составе вышеуказанных морских ВУЗов как их обособленные структурные подразделения без права юридического лица.*

Таблица 3

Рейтинг морских ВУЗов Украины III и IV уровней аккредитации по проекту "КОМПАС"

Название морского ВУЗа	Место (ранг) среди 9 морских ВУЗов Украины	Место (ранг) из 10 возможных среди всех ВУЗов Украины в 2012/2011 гг.	Оценка по 100-балльн. шкале в 2012/2011 гг.	h-индекс 2012 г.
Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова (НУК)	1	9/9	11/14	4
Одесский национальный морской университет (ОНМУ)	2	9/9	10/14	2
Севастопольский национальный технический университет (СевНТУ)	3	10/9	10/11	14
Херсонская государственная морская академия (ХГМА)	4	10/10	9/7	-
Севастопольский военно-морской институт им. адм. Нахимова (СевВМИ)	5	10/10	9/6	-
Одесская национальная морская академия (ОНМА)	6	10/10	8/8	3
Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Сагайдачного (КГАВТ)	7	10/9	8/13	-
Керченский государственный морской технологический институт (КерчГМТИ)	8	10/10	8/7	-
Первый Украинский морской институт (ПУМИ, Севастополь, частный ВУЗ)	9	10/10	7/7	-

© Кривощеков В.Е., январь 2013

Примечание. *1. В течение последних нескольких лет в рейтинге "КОМПАС" выше 9-го места из 10-ти возможных "морские" ВУЗы не поднимаются с оценками не более 14 баллов из 100 возможных. Лидеры этого рейтинга имеют оценки 80—90 баллов среди более чем 200 лучших ВУЗов Украины.*

готовленный его ведомственным Институтом инновационных технологий и содержания образования под руководством директора института Александра Удода. "Умные и злые языки" называют этот проект ранжирования ВУЗов Украины "УДОД-проектом", полные данные о методике и результатах оценивания 229 украинских ВУЗов по которому представлены в газете "Освіта України" от 25.06.2012 г. № 26.

Рейтинг ВУЗов "КОМПАС" — (уникальный, по мнению разработчиков) образовательный проект, который реализуется компанией "СКМ" в рамках программы "Современное образование" благотворительного фонда Рената Ахметова под названием "Развитие Украины". Главная цель этого проекта — донести до широкой общественности объективную информацию о качестве образования, которое предоставляется украинскими высшими учебными заведениями. Пятый год подряд в нем принимают участие более 200 ВУЗов (в 2012 г. — 234 ВУЗа), которые готовят специалистов по одному из таких направлений, как "Бизнес-экономика", "Архитектура-строительство", "Право", "IT" и инженерно-техническим специальностям (другие не оценивались). "Ставили оценки" ВУЗам 1156 выпускников (было 1182 в 2011 г.), 845 компаний-работодателей (было — 964), а также представители 341 ведущей компании-эксперта (было — 344). Выпускники оценивали, как ВУЗы помогают им в трудоустройстве, насколько их устраивает качество знаний и можно ли их применить на практике. А работодатели — то, как университетская подготовка соответствует требованиям их компаний и как хорошо ВУЗы сотрудничают с ними. Ответ каждого оценивался баллами, сумма которых умножалась на коэффициент. Для ответов работодателей он составлял 0,31, для экспертов — 0,29, а для выпускников — 0,1. Суммируя все оценки, составители рейтинга выводили итоговый балл, который и определял место ВУЗа из 10-ти возможных в рейтинге. То, что одно место из десяти занимают несколько учебных заведений, объясняется тем, что баллы, которые они набрали, были либо одинаковыми, либо незначительно отличались. **Фактически рейтинг ВУЗов "КОМПАС" — это проект "Топ-10 лучших ВУЗов Украины", в котором лидерами 2012 г. являются:** Национальный технический университет Украины "Киевский политехнический институт" (1 место, 90 баллов) и Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко (2 место, 83 балла). Оценки остальных ВУЗов Украины, как и в проекте "Топ-200 Украина", в разы отличаются от оценок лидеров. А так называемые "морские ВУЗы" Украины занимают предпоследнее девятое (НУК и ОНМУ) и последнее десятое (ОНМА, СевНТУ, ХГМА и др.) места с оценками в баллах не выше 10—11 из 100 возможных. См. табл. 3 в сравнении с табл. 2 и 1.

Таблица 4

Рейтинг морских ВУЗов Украины III и IV уровней аккредитации по проекту Министерства образования, науки, молодежи и спорта Украины

Название морского ВУЗа	Место (ранг) среди 9 морских ВУЗов	Место (ранг) среди своей группы ВУЗов	Глобальный критерий рейтинга	h-индекс 2012 г.	Идентификация эффективности (качества) деятельности ВУЗа
Херсонская государственная морская академия (ХГМА)	1	2 транспортный	1,350	-	Успешная
Одесская национальная морская академия (ОНМА)	2	6 транспортный	1,121	3	Успешная
Севастопольский национальный технический университет (СевНТУ)	3	14 технический	0,882	14	Достаточно успешная
Керченский государственный морской технологический институт (КерчГМТИ)	4	18 аграрный	0,867	-	Достаточно успешная
Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова (НУК)	5	18 технический	0,799	4	Достаточно успешная
Одесский национальный морской университет (ОНМУ)	6	25 транспортный	0,781	2	Достаточно успешная
Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Сагайдачного (КГАВТ)	7	31 транспортный	0,533	-	Частично успешная

© Кривощеков В.Е., январь 2013

Примечание. *1. Первый Украинский морской институт (Севастополь) и Севастопольский ВМИ им. адм. Нахимова в настоящем рейтинге не оценивались. 2. Характерно, что "успешными" и, по сути, обеспечивающими требуемый министерством уровень качества выпускиков являются только два "морских" ВУЗа Украины.!?*

Позиции Украины в списках Парижского меморандума

Период инспекций	Всего стран в рейтинге	Место Украины	Список, степень риска
2004—2006	80	60	**"Серый" список**
2005—2007	80	62	**"Черный", средний риск**
2006—2008	83	64	**То же**
2007—2009	82	62	**-"-**
2008—2010	84	69	**-"-**
2009—2011	80	69	**-"-**

© Кривощеков В.Е., январь 2013

В табл. 4 представлен рейтинг морских ВУЗов Украины III и IV уровней аккредитации по проекту Министерства образования, науки, молодежи и спорта Украины. Всерьез относиться к оценкам и анализировать результаты рейтингования ВУЗов, включая "морские", по этому проекту представляется преждевременным. Сам по себе он является первой апробацией (и, по всей видимости, не совсем удачной) проекта "Національна система рейтингового оцінювання вищих навчальних закладів" в рамках реалізації заходів Національного плану дії щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010—2014 роки "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава" та спрямованого на виконання Указу Президента України № 926/2010 "Про заходи щодо забезпечення пріоритетного розвитку освіти в Україні" плану-графіка реформ за напрямом "Реформа освіти". Причем, как выяснилось на заседании Комитета по экономической реформе 17 января 2013 г., вся Программа экономических реформ в течение 2010—2012 гг. выполнена на 25—35%, хотя по разделу "Реформа образования и науки" — на 79%. "Это саботаж правительства и местных органов власти…!", — заявил как будто удивленный Президент Украины Виктор Янукович во время заседания. И что? Будто раньше в Украине выполнялись какие-то планы, программы, постановления, законы и указы на 100 процентов!? Кроме, конечно, тех, которые… ну, думаю, уважаемый читатель, далее сам догадался.

И последнее. Для нас — "ярых материалистов" — критерием истины была и остается практика. Конечно, самой ценной и, на мой взгляд, самой объективной оценкой качества деятельности наших "морских" ВУЗов является их внешняя независимая оценка "третьей стороной", т.е. со стороны аудиторов/инспекторов действительных мировых морских держав. В этом нам поможет анализ результатов многолетнего рейтингования стран "государства флага судов" инспекторами Парижского меморандума, который представлен в табл. 5. Место стран в списках Парижского меморандума определяется по итогам проверок судов, подконтрольных государству в течение трех календарных лет. Коэффициенты рисков учитываются в течение каждого года с 1 июля. Так, последний рейтинг за период 2009—2011 гг. вступил в силу в странах ЕС и Канады с 1.07.2012 г. и действителен до 30.06.2013 г. Комментарии, как говорится, излишни. А подробности — на сайте: http://krivoshchekov.at.ua.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

"Великой морской державы Украины" реально не существует. Даже как "страна у моря" Украина представляет собой лишь формальный образчик третьесортной развивающейся страны с понижающимся трендом всех значимых показателей. Руководители этого тренда в течение последних 20-ти лет, менеджеры высшего и среднего звена этого процесса — в основном, это выпускники так называемых "морских ВУЗов" Украины, рейтинги которых по сравнению с университетами-лидерами не идут ни в какие сравнения по международным критериям науки, культуры и образования. По сути, не существует такого понятия, как "морское образование". Образование вообще либо оно есть, либо его нет, так же как и наука, и культура. Требования международной конвенции STCW 1978 г. с последними Манильскими поправками 2010 г. к "морскому образованию" имеют лишь косвенное отношение, если не сказать, что вообще не имеют никакого отношения. Требования этой конвенции распространяются на специальные виды подготовки моряков — тренинги по специально стандартизованным учебным курсам и программам на специальном оборудовании (на тренажерах, в лабораториях, учебных мастерских) и/или в реальных судовых/заводских условиях. Далее требования конвенции STCW распространяются на процессы и процедуры, связанные с независимым подтверждением соответствия (сертификацией) компетентности подготовленных кандидатов (студентов/курсантов) для немедленного выполнения ими функций в той либо иной должности на морском судне определенного типа, совершающем международные рейсы. Далее требования конвенции STCW распространяются на публичную и обязательную отчетность перед генеральным секретарем IMO и другими заинтересованными сторонами. В Украине, к великому сожалению, все понятия перевернуты, даже перевод названия конвенции STCW на украинский и русский языки не соответствует ей ни по форме, ни по содержанию. О всех остальных несоответствиях даже говорить и писать уже больше не хочется...

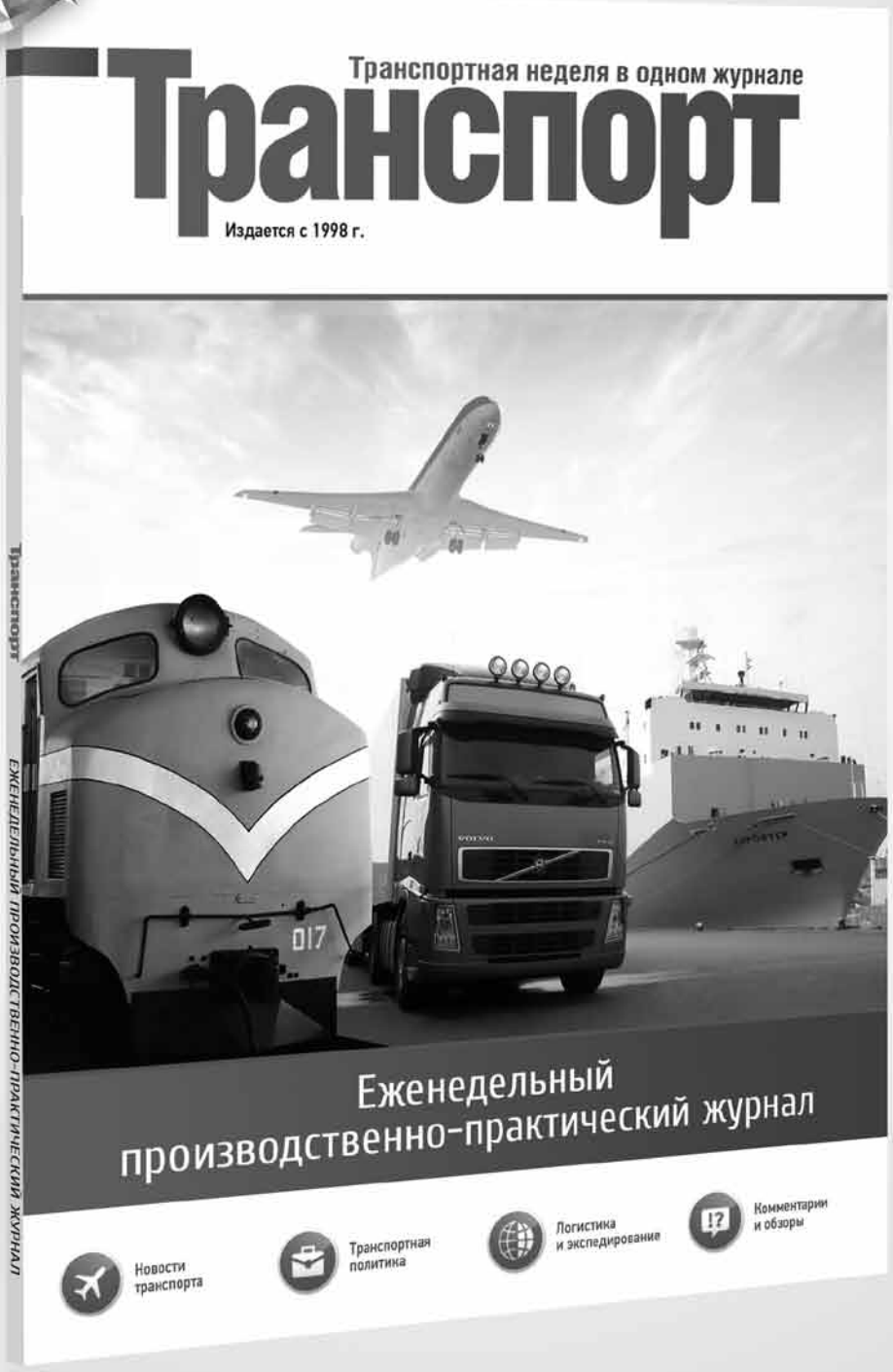
Ни у кого в мире морского бизнеса не вызывает сомнения и неприятия недавнее назначение, например, в Швеции капитаном крупного пассажирского лайнера женщины, имеющей университетский диплом "Бакалавр естествознания" и прошедшей все специальные курсы и тренинги для моряков с последующим независимым подтверждением соответствия, а также все ступени карьерного роста на реальном торговом флоте. Впрочем, и в Одессе имеется уже достаточно примеров, когда обладатели учебных дипломов (бакалавр, специалист, магистр) Одесского политеха или университета им. И. Мечникова, например, закончив "экстерном" "Одесскую тюльку" (или даже потом, заочно получив диплом "Вышки") успешно и быстро делали карьеру на подфлажных иностранных судах. И это нормально. Народ всегда и везде в любом случае мудрее и проворнее всякого чиновника, будь то "кабинетный капитан" от науки, от культуры и/или даже от так называемого "морского образования". И этот "госчинуша" в образе "современного украинского бизнесмена" или в ранге государственного служащего всеми силами и средствами до своего "победного конца" будет "строить заборы и ставить барьеры" на праведном пути простого украинского моряка, который за свою нелегкую морскую жизнь отвечает лишь своей собственной жизнью. "Моряк Украины" пока терпит и безмолвствует... Но каждому здравомыслящему человеку понятно, что всему когда-то должен прийти конец и… он прийдет...

КРИВОЩЕКОВ Владимир, канд. техн. наук, ст. научн. сотрудник, региональный представитель Межотраслевого центра качества "ПРИРОСТ" Украинской ассоциации качества в Одесской области

15 ЛЕТ

НА ИНФОРМАЦИОННОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНО: ОПЕРАТИВНАЯ И ДОСТОВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



www.transport-journal.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 21802

INFORMATIONAL & BUSINESS JOURNAL
ИНФОРМАЦИОННО-ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
CAPITAL EXPRESS
СТОЛИЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 68171

ПОДПИСНОЙ КУПОН–ЗАЯВКА

настоящим подтверждаем своё намерение оформить подписку:

Наименование компании: .....

Сроки подписки:
- еженедельный журнал «Транспорт»: с « » 2013 г. по « » 201 г.
- ежеквартальный журнал «Столичный Экспресс»: с « » 2013 г. по « » 201 г.

Должность и Ф. И. О. руководителя: .....

ИНН ..... Свидетельство плательщика НДС № .....

Тел: ..... Факс: .....

E-mail: ..... www .....

Юридический адрес: .....

Адрес доставки: .....

Контактное лицо – должность, Ф.И.О, тел, E-mail: .....

Вид деятельности: .....

Обозначьте значком √ версии журналов, на которые вы желаете оформить подписку:

Наименование издания	Еженедельный журнал «Транспорт»		Ежеквартальный журнал «Столичный экспресс»
Период поставки	**Печатная версия**	**Электронная версия**	**Печатная версия**
1 месяц	303,00 грн	216,00 грн	——
3 месяца	910,00 грн	648,00 грн	215,00 грн
6 месяцев	1742,00 грн	1230,00 грн	430,00 грн
9 месяцев	——	1845,00 грн	645,00 грн
12 месяцев	——	2460,00 грн	860,00 грн

дата ..... подпись ..... Ф.И.О. ..... должность .....

Отправьте «подписной купон – заявку» почтой или факсом по адресу:

Украина, 65001, г. Одесса, а/я 229, Издательская организация АО «ПЛАСКЕ», журнал «Транспорт»
Факс: +38 (048) 7-385-374; 7-287-221; Тел. редакции: +38 (044) 503-63-73
Тел.: 0 800 300 30 80 (бесплатно со стационарных телефонов)
Тел моб: +38 (050) 390-54-09; E-mail: subscribe@transport-journal.com

В случае заинтересованности Вам может быть выслан бесплатный экземпляр издания

Путешествия, которые вдохновляют

Авиабилеты
Железнодорожные билеты
Автобусные билеты
Размещение в отелях по всему миру
Экскурсионные туры и пляжный отдых
Отдых на экзотических островах
Круизы по всему миру
Билеты на мероприятия по всей Украине
Экскурсионное обслуживание по Украине
Транспортное обслуживание
Деловой туризм
Страховые услуги

PLASKE TRAVEL

+38 (048) **7-385-385**

Работаем круглосуточно

www.plaske.travel